№4 (934) АПРЕЛЬ 2009 WWW.ZR.RU



ЭКСПРЕСС-ДОСТАВКА

RENAULT LAGUNA • MAZDA 6 • CITROEN C5

ТЕСТ УНИВЕРСАЛОВ

» 26

Морозим четыре машины » 46

ТагАЗ представил собственный автомобиль » 70

Даст ли масло экономию » 134

Навигаторы против заторов » 164

ГОНКА ЗВЕЗД «ЗА РУЛЕМ» РУССКИЕ ПОБЕЖДАЮТ » 222

ISSN 0321-4249
09004
9 770321 424007



Наших еще не бьют...

Самое яркое личное впечатление с Женевского автосалона – от встреч с великими Джорджетто Джуджаро и Фердинандом Пиехом. А общее – идет реальная драка за любовь и привязанность мирового покупателя! Надеюсь, интервью боссов мировых компаний хотя бы отчасти передают это напряжение.

При внешнем спокойствии и деловой атмосфере на стендах царил поистине бойцовский дух. По лицу Пиеха, одного из главных акционеров группы «Фольксваген», нельзя было понять, думает ли он о кризисе, но бросилось в глаза, что его родная фирма выкатила аж восемь новых моделей, как бы дразня конкурентов. Нет сомнения, что кто-то из них после этого окажется на грани падения. Мало того – ползут слухи о скорой кончине «Дженерал моторс» и «Крайслера». Но еще не факт, что американцы сдадутся. Такие автомобили, как «Спарк», «Круз», «Инсигния» от «Джи-Эм» или «Крайслер-200С EV», – хорошая подножка европейским производителям.

Идет битва за покупателя и за прогресс автомобиля – мы в ней не участвуем. Хочется думать, что временно. А мудрый Джуджаро, который до сих пор не потерял интереса к России, предлагает поучиться у тех же китайцев: мол, их уже избивают по-настоящему! Мне тоже хочется надеяться, что мы еще поборемся!

Петр Меньших



Утренник победителей

Лучшие автомобили 2009 года получили свои награды: Золотые Пегасы от журнала «За рулем». Представляем репортаж о церемонии Гран-при.

Никогда еще за 15 лет существования Гран-при «За рулем» церемония награждения не собирала столько высоких гостей. Несмотря на отсутствие интриги – известно, какое место тот или иной автомобиль занял в конкурсе (ЗР, 2009, № 1); несмотря на то, что многолюдное автошоу мы сменили на уютный зал Музея техники; несмотря на утро буднего дня; несмотря, наконец, на сложности экономического порядка – а скорее, благодаря всему этому, – к нам пожаловал автомобильный генералитет. Первые лица зарубежных представительств, сотрудники маркетинговых и PR-служб, дилеры, производители комплектующих. Церемония Гран-при стала знаком отношения к российскому рынку. Отношения уважительного, связанного с большими ожиданиями. И кто, как не жюри конкурса – 20 тысяч читателей ЗР, авангард автомобилистов, – эти ожидания будет оправдывать и подсказывать верную рыночную дорогу?

Напомним, что на Гран-при номинировались новинки, выведенные на российский рынок в течение года. В финал конкурса прошел 41 автомобиль (компании-финалисты мы отметили дипломами). Девять из них читатели назвали лучшими в своих классах.

Этот репортаж не просто завершает Гран-при «За рулем»-2009. Он знаменует начало следующего конкурса – Гран-при-2010. На смену лучшим автомобилям-2009 готовятся свежие новинки – пусть берут с обладателей Золотых Пегасов пример и претендуют на звание лучших! Поздравляем участников, благодарим жюри и приглашаем на очередной, уже XVI Гран-при. Встречаемся здесь же, на страницах ЗР!

МАЛЫЙ КЛАСС



Коичиро Такацу, штаб-квартира «Мазда мотор»:
– Спасибо читателям за высокую оценку. Автомобиль «Мазда-2» обладает лучшими драйверскими качествами в своем классе.

Андрей Глазков, российское представительство «Мазда»:
– Приятно отметить, что мнения мировых экспертов и читателей журнала совпадают.
«Мазда» номинировалась в малом и вседорожном классах, причем в первом уверенно победила. У новой «Мазды-3» есть хорошие шансы развить успех. Добро пожаловать на российский рынок и Гран-при-2010!

Евгений Колосов, глава «Альфа-Ромео Москва»:
– Неожиданно и приятно, что MiTo понравилась читателям «За рулем». Да, это не массовый автомобиль, но самый стильный и технологичный – факт! Приезжайте, покатаю!
«Альфа-Ромео» ворвалась в конкурс с новинкой MiTo, с ходу заняв второе место в малом классе. В 2009-м ожидаем модель 149.



Назели Атабекова, представительство «Дженерал моторс» («Шевроле»):
– Две модели «Шевроле» прошли в финал! Мы уверены, что новый «Круз» поспорит за Гран-при следущего года.
Действительно, «Круз», особенно собранный в России, – прекрасный номинант на Гран-при-2010.

Константин Коростов, представительство «Дженерал моторс» («Опель»):
– После признания автомобилем года-2009 «Опелю-Инсигния» не хватает только Золотого Пегаса. Думаю, читатели журнала «За рулем» машину оценят.
А к упомянутой «Инсигнии» почему бы не добавить «Астру»? Надеемся в ближайшие месяцы увидеть новинки в России!

Сергей Ильинский, компания «Соллерс» (ФИАТ):
– «Пятисоточка» (ФИАТ-500) – только первая ласточка из тех новинок, которыми мы надеемся порадовать читателей «За рулем» в этом году.
ФИАТ участвовал в Гран-при двумя моделями – увы, «Линия» задержалась с выходом на рынок и не могла быть оценена высоко. Реванш способны взять, например, новые «Панда» и «Добло».



Светлана Бардина, «Иберия Мотор Рус» (СЕАТ):
– СЕАТ – воплощение лучших качеств «Ауди» и «Фольксвагена». Все семь наших моделей – технические шедевры. Ну а за Гран-при придем к вам через год.
СЕАТ представил «Ибицу» и вполне хорошо для новичка выступил в конкурсе. Ждем «Эксео» – номинация на следующий Гран-при вполне вероятна.

КОМПАКТ-КЛАСС



Стефан Ле Гевель, глава представительства «Пежо»:
– Победа в компакт-классе особенно важна – это наиболее массовый сегмент в России. Золотой Пегас помогает ярче продемонстрировать преимущества нашей машины.
Модель 308 с заметным отрывом победила в компакт-классе. Добавляем нолик – и вот номинант на следующий Гран-при: кроссовер «Пежо-3008».



Жан-Батист Тома, глава представительства «Ситроен»:
– Заметьте, как изменился наш логотип! Теперь это два совершенно замечательных шеврона. С ними и придем за призами в следующем году!
Три модели были номинированы на Гран-при-2009. У компании есть задел и для Гран-при-2010, например наследник модели С3.

СРЕДНИЙ КЛАСС



Тильман Браунер, глава «Ауди Россия»:
– В условиях, когда автомобильный рынок переживает нелегкие времена, мы чувствуем поддержку читателей «За рулем». Это те эксперты, которым можно доверять.
«Ауди»: два участника – А4 и Q5 – и две победы. За следующий Золотой Пегас может побороться в люкс-классе «Ауди-А8». Мировая премьера модели ожидается в конце года.



Жан-Мишель Жалинье, генеральный директор «Автофрамоса» («Рено»):
– Одно то, что мы делаем самую демократичную русскую иномарку, меня очень радует. Гран-при «За рулем» надеемся получить за совместный с «Ладой» проект – надежный, красивый, недорогой автомобиль.
«Рено» представил на конкурс две модели, а вскоре выводит на рынок «Меган», а также, хочется надеяться, «Сандеро» и универсал «Логан».



Касудзи Йошида, руководитель представительства «Субару»:
– Мы вышли в финал с новым «Форестером» не случайно – кто-то делает очень комфортные автомобили, кто-то очень быстрые, а кто-то очень красивые. Мы делаем очень управляемые машины. Японское качество – это как раз и есть «Субару».
«Субару», вероятно, представит в 2009 году новый «Легаси», который вполне способен претендовать на победу в Гран-при «За рулем».

ГОСТИ ЦЕРЕМОНИИ

Мы рады приветствовать на церемонии награждения Гран-при «За рулем» людей, которые представляют смежные с автомобилестроением области. Машины немыслимы без масла и шин, и поддержка производителей комплектующих и расходных материалов явилась частью успеха призеров и финалистов Гран-при.



Татьяна Халявская, представительство «Кастрол»:
– Гран-при «За рулем» – самая авторитетная автомобильная премия. Здесь наглядно прослеживаются тенденции рынка в ближайшем будущем. И радостно за наших партнеров, получивших Золотых Пегасов. Чувствую себя причастной к их победе.



Надежда Арзуманян, представительство «Мишлен»:
– Для шинников Гран-при «За рулем» испытание не меньшее, чем для автоконцернов. До награждения мы волнуемся вместе с ними, а сейчас радуемся их успеху. И тому, что за наградами некоторые победители приехали на нашей резине.



Аймоне ди Савойа Аоста, глава представительства «Пирелли»:
– Всегда интересно знать мнение читателей главного, самого массового автомобильного издания России. У «Пирелли» есть свое мнение относительно лучших моделей года. И особенно приятно, когда наши взгляды совпадают.

БИЗНЕС-КЛАСС



Такудзи Фудзии, президент «Ниссан Мотор Рус» («Ниссан», «Инфинити»):
– Спасибо за приз. Приятно его получить в это непростое время, когда так мало хороших новостей. Огромная благодарность «За рулем» за возможность встретиться в столь приятной атмосфере. Я увидел много знакомых лиц руководителей автобизнеса и хочу пожелать всем нам удачи.
Компания представила три модели, из которых две вышли в финал («Инфинити») и одна получила Гран-при в бизнес-классе («Ниссан-Теана»). Мощное выступление продолжат дебютанты 2009 года: возможно, наследник «Примеры», спортивный 370Z, малыш «Пиксо».



Денис Петрунин, исполнительный директор представительства «Хёндай»:
– Я спокойно смотрю, как получают Золотых Пегасов другие компании, и предвкушаю выход на рынок машин i-серии. Следующий год точно будет нашим. Подождем, и все увидите сами.
«Хёндай» представила для нынешнего конкурса две модели, но обе не успели выйти на рынок до подведения итогов. А на Гран-при-2010 будет претендовать, в числе прочих, новый «Туссан».

Екатерина Юньева, представительство «Ягуар» и «Ленд-Ровер»:
– Читатели оценили наше умение лучше всех делать быстрые и красивые машины. Скорость, как говорят, – визитная карточка русских водителей, а красота, как известно, спасет мир – вместе это и есть «Ягуар».
«Ягуар-XF» занял второе место в классе. С чем компания подойдет к следующему Гран-при? Вспомним, что для X-Type пора готовить замену. Интригу также поддержит «Ленд-Ровер».



Петер Милинг, глава «Шкода Россия»:
– Наш «Суперб» – практичный представитель бизнес-класса. Система «твин-дор» – отдельный повод для гордости. Кто еще из производителей может похвастаться пятидверным седаном?!
«Шкода» участвовала в Гран-при-2009 с моделью «Суперб». Следующий претендент – кроссовер «Йети».

ВСЕДОРОЖНИКИ КОМПАКТНЫЕ

Франк Виттеманн, глава «Фольксваген Россия»:
– «Тигуан» – российский автомобиль, его собирают на нашем заводе в Калужской области. И в этом контексте нам особенно приятно сознавать, что «Тигуан» стал выбором читателей «За рулем».
«Тигуан» одержал убедительную победу среди компактных вседорожников. А выходящий на российский рынок «Гольф» – претендент на звание «Лучший автомобиль»-2010.



Найджел Брекенбери, глава представительства «Форд»:
– «Куга» немного не «доехала» до Золотого Пегаса, но она себя еще не раз покажет. Совсем скоро обзаведется бензиновыми двигателями и автоматом. «Форд» не собирается уступать первенство в России!
«Куга» заняла второе место в классе компактных вседорожников, а для конкурса, который начинается уже сейчас, концерн приберег «Фиесту».

Джон Стек, глава представительства «Крайслер»:
– «Чероки» – самый народный вседорожник, особенно для россиян, которые все вездеходы зачастую называют джипами. Легендарная марка еще удивит поклонников.
«Крайслер» и входящие в концерн марки «Джип» и «Додж», судя по концепт-карам, могут потревожить конкурентов моделями 200C и «Хорнет». Вопрос во времени их выхода на рынок.



ГОСТИ ЦЕРЕМОНИИ

Представительство «КИА Моторс Рус» сделает все, чтобы из ранга гостя перейти в участники Гран-при.



Андрей Матвеев, представительство КИА:
– В этом году ни одна модель КИА не получила главного приза, но предупреждаю: это в последний раз! Скоро мы представим несколько новинок, вот тогда и посоревнуемся по-настоящему.
На следующий Гран-при «За рулем» ждем от компании обещанные новинки: «Соул», «Церато» и обязательно вседорожник!

ВСЕДОРОЖНИКИ КОМПАКТНЫЕ (ПРЕМИУМ)



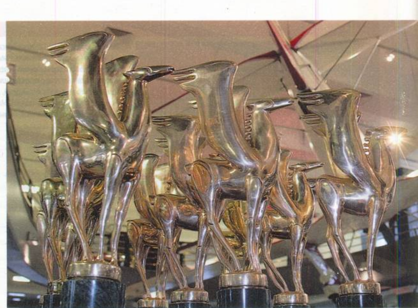
Мартин Ян, управляющий директор «Фольксваген Груп Рус»:
– Нам очень важно мнение читателей «За рулем» – самого тиражного автомобильного издания России. Мы испытываем особую гордость за то, что сразу три модели концерна получили награды.
«Тигуан», «Ауди-А4» и «Ауди-Q5», чей Пегас и получил Мартин Ян, – действительно серьезное достижение, своеобразный рекорд Гран-при «За рулем».



Марина Илларионова, представительство «Мерседес-Бенц»:
– Читатели молодцы! «Мерседес-GLK» вполне закономерно победил среди компактных вседорожников в номинациях «Комфорт» и «Престиж». Эти качества как раз и есть визитная карточка бренда.
В 2009-м на рынок выходит новый «Мерседес» Е-класса: приглашаем участвовать в Гран-при «За рулем».



Дэвид Томас, глава представительства «Вольво»:
– «Вольво» всегда останется шведской маркой. И самой лучшей. Пример тому – кроссовер XC60.
Модель «Вольво-XC60» названа читателями самой практичной среди конкурентов. К следующему конкурсу должна успеть новая S60 (премьера – во второй половине 2009-го).



Девять Золотых Пегасов – по числу классов – вручили лучшим автомобилям 2009 года. Впереди новый Гран-при, возможно, новые классы и, конечно, новые автомобили. Лучших вновь определят читатели журнала, чтобы через год наградить золотыми призами «За рулем».

ВСЕДОРОЖНИКИ СРЕДНИЕ



Сого Наката, вице-президент «Хонда Мотор РУС»:
– Спасибо «За рулем». Мы счастливы получить награду от самого массового и самого авторитетного российского издания, обещаем и впредь радовать покупателей инновационными автомобилями».
«Хонда-Пилот» опередил вседорожных соперников по Гран-при-2009 (а в среднем классе «Аккорд» занял второе место). Впереди – борьба в легковых классах: ждем новые «Джаз» и «Инсайт».



Андрей Лаверычев, компания «Рольф» («Мицубиси»):
– «Паджеро Спорт» – настоящий японец с русской душой. Впервые мировая премьера состоялась в России, и это оценили и профессионалы автобизнеса, и читатели «За рулем».
«Мицубиси» занял второе место в классе средних вседорожников. Развить успех может дебютант 2009 года: встречаем на российском рынке компактный «Кольт».

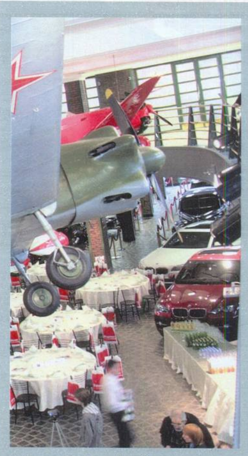
ВСЕДОРОЖНИКИ БОЛЬШИЕ И ЛЮКС-КЛАСС



Оливер Хобиц, директор по продажам «БМВ Груп Россия»:
– Мы сделали все, чтобы победить в этом году. Выбрав Москву для премьеры 7-й серии, мы продемонстрировали стратегическое значение российского рынка для нас. Спасибо за любовь к машинам БМВ.
БМВ – два участника Гран-при-2009 и две победы. Успех X6 и 7-й серии могут повторить гибридные автомобили, уже анонсированные представительством. Также вполне вероятно участие новых Z4 и X1.



Роман Полонский, представительство «Тойота» (марка «Лексус»):
– Радует, что самые взыскательные автолюбители оценили комфорт и практичность роскошного вседорожника LX 570.
«Лексус-LX 570» занял второе место в классе. В течение года мы увидим «Тойоту-Приус», «Лексус-RX», их поддержит «Авенсис». Достойная команда концерна «Тойота» для Гран-при-2010!



Благодарим Музей техники Вадима Задорожного за помощь в проведении церемонии Гран-при «За рулем».

40 **КУПИЛ ГИБРИД – СПАС ДЕРЕВО**
«Хонда-Инсайт»

62 **С ЕВРОПЕЙСКИМ ПАСПОРТОМ**
«Хёндай-i30»

54 **DESPERADOS**
«СЕАТ-Эксео»





АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

*Автобус **Пикап.


SUZUKI
COMPRESSED AIR
AIR


GOLF PLUS



254 В ТЕМНИЦЕ СЫРОЙ
Эксперимент «Авто под лавиной»



268 ПРОСТАЯ ИСТОРИЯ
Живой классик ГАЗ-69А

246 СКОЛЬЗКАЯ ДОРОГА В ПРЕМИУМ
Тест «Ауди-А4 3,2 FSI quattro», «Мицубиси-Лансер Эволюшн», «Субару-Импреза STI»,



На универсальной базе

В Женеве СААБ представил вседорожник на базе универсала «Спорт-Комби».

Рецепт превращения: плюс 35 мм дорожного просвета и фирменный полный привод XWD. Есть еще мелкие дизайнерские фишки: новые бамперы, развитые пороги и расширители колесных арок, защита днища спереди и сзади из матового алюминиевого листа, эффектные хвостовики выхлопной трубы… Впрочем, эти мелочи на скорость не влияют, а соль новинки – интеллектуальная адаптивная система полного привода, непрерывно перераспределяющая крутящий момент между передними и задними колесами, для чего в ней установлена межосевая многодисковая муфта. Если этого покажется мало, можно заказать задний дифференциал повышенного трения eLSD.

Это, так сказать, на выходе, а на входе – бензиновый 2-литровый двигатель, 1,9-литровый дизель или модный нынче «всеядный» мотор BioPower, способный переварить смесь бензина и спирта.

Поскольку подобные автомобили чаще приобретают любители активного отдыха, багажный отсек приспособлен для спортивного инвентаря. Сложив сиденье, здесь можно разместить свыше 1,3 м^3 довольно неудобных для перевозки предметов. Даже лыжи или доска для серфинга легко найдут себе место, если они не длиннее 2,5 м. Найдутся тут и розетка для холодильника, и вещевые отсеки с держателями для самых больших бутылок – занятия спортом пробуждают аппетит и жажду.

Увы, в связи с началом процедуры банкротства 9-3Х может стать последней моделью шведской марки. Впрочем, не исключено объединение СААБа с «Опелем» вне рамок концерна «Джи-Эм».



SAAB 9-3X

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый; число цилиндров/число клапанов/рабочий объем – 4/16/1998 см^3; мощность – 154 кВт (210 л.с.) при 5300 об/мин; максимальный крутящий момент – 300 Н·м при 2500–4000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
полноприводная; коробка передач – механическая 6-ступенчатая.

КУЗОВ:
5-местный 5-дверный; объем багажника – 477/1331 л; снаряженная масса – 1580 кг. Шины – 235/45R18.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ:
230 км/ч; разгон до 100 км/ч – 8,5 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 8,3 л/100 км.

Автомобиль доступный

Под таким условным названием АВТОВАЗ ведет разработку нового автомобиля, призванного заменить семейства «классики» и «Самара». В нем будут широко использованы агрегаты «Лады-Калина». Ранее предполагалось вообще снять с производства заднеприводные модели уже в 2009 году, однако спрос на них бьет все рекорды: по итогам 2008 года продано около 185 тысяч таких машин. На втором месте как раз «Лада-Самара» – 167 400 штук. Так что идея вновь создать настоящий «народный» – или, как теперь его окрестили, доступный – автомобиль вполне здравая. Знать бы, когда и почем он появится в автосалонах!



Громкое имя

На Чикагском автосалоне был представлен седан «КИА-Форте», который должен поступить на североамериканский рынок уже этим летом. Автомобиль длиной 4,5 м считается по здешним меркам компактным, тем не менее он обладает самым просторным в своем классе салоном. Да и багажник объемом 416 л маленьким не назовешь. Конструкция кузова оправдывает его стремительные линии повышенной жесткостью на кручение, улучшающей управляемость.

Обычный для автомобилей КИА 2-литровый двигатель развивает 156 л.с., а система управления клапанами CVVT улучшает динамику и экономичность. Впрочем, версия SX комплектуется 2,4-литровым мотором в 173 л.с. – больше, чем предлагают «Тойота-Королла» или «Мазда-3». Новинка будет понемногу приучать американцев к педали сцепления (в версиях с 5- и 6- ступенчатой механическими коробками передач), хотя, конечно, в листе опций оставлены и автоматы.

Сделка расстроилась

«Группа ГАЗ» отказалась от покупки итальянской компании VM Motori – производителя дизельных двигателей для коммерческого транспорта, переговоры о приобретении 50-процентной доли которого велись несколько лет. Российская компания так и не заплатила за этот пакет американской Penske Corporation, из-за чего сделка была расторгнута. Сейчас ГАЗ отбивается от кредиторов, ему не до покупок. Напомним, что соглашение о продаже половины акций итальянского моторостроителя «Группа ГАЗ» и Penske подписали еще в августе прошлого года. Сделка оценивалась экспертами примерно в 100 млн. долларов. Итальянские дизели собирались устанавливать на российские «газели».

Шесть с плюсом

В Лейпциге пройдет премьера новой версии популярного французского автомобиля «Пежо 206+». Те, кто по аналогии с «Гольфом+» подумал об увеличении размеров авто, ошибся: в данном случае плюс означает рестайлинг капота, крыльев, «фартука», фар и решетки радиатора. Плюс также новая панель приборов. Что касается цены, здесь прибавки, к счастью, не наблюдается. Версия с экономичным 1,1-литровым мотором мощностью 60 л.с. и тремя дверями будет стоить 9950 евро (речь о Германии). Впрочем, сэкономить можно и на дизельном варианте, более дорогом: двигатель объемом 1,4 л развивает 68 л.с., расходуя на сотню всего 4,2 л топлива и даря при этом отличную динамику.



КОРОТКО

5 звездочек в первом крэш-тесте EuroNCAP по новой программе получила малютка «Тойота-iQ», став первой ласточкой в своем классе. В новую систему оценок включены электронные помощники водителя, причем условием получения пяти звезд поставлено также оснащение 85% продаваемых в Европе версий системой ESP. У iQ с этим все в порядке, да еще в ней девять подушек безопасности!

1-я электроАЗС появилась в берлинском Трептов-парке. Она сделает возможными тест-драйвы на 50 электромобилях «МИНИ-Е» в рамках проекта, поддерживаемого компанией Vattenfall Europe. Каждый из 100 участников акции сможет в течение полугода ездить на новинке всего за 250 евро в месяц.

4-е место в Европе по продажам автомобилей заняла Россия по итогам января. А ведь совсем недавно была на втором и наступала на пятки Германии. Теперь же вперед со значительным отрывом ушли Италия и Франция, а до Германии с ее почти 190 тысячами проданных за месяц авто нашим 116 тысячам ой как далеко!

4 из своих девяти марок потеряет GM до 2012 года. «Сатурн», «Понтиак», СААБ и «Хаммер» если и останутся жить, то уже в других руках. Кто их приобретет и купит ли вообще – вот главная интрига начала года. Меньше всего шансов аналитики дают «Хаммеру».

Грузите апельсины бочками

В Европе грузы в бочках или на палетах будут развозить на «логанах»-пикапах или «каблучках».



Не так важно, чья эмблема на решетке радиатора – «Дачии» или «Рено». На эти утилитарные автомобили интереснее всего смотреть сзади.

Каблучок «Логан-Экспресс» вмещает 2,5 кубометра груза при ширине пола между колесными арками 1024 мм. При резком торможении водителя защитит от «взбесившейся» поклажи балка, вваренная поперек кузова за спинкой сиденья, либо прочная пластиковая стенка между грузовым и пассажирским отсеками: «Экспресс» будут выпускать в двух вариантах компоновки. Погрузку-разгрузку облегчает низкий (582 мм от земли) и ровный пол.

Пикап унифицирован с «каблучком» на 80% и, как и он, построен на базе «Логана MCV». Грузовичок может оказаться полезным не только перевозчикам-профессионалам, но и любителям вылазок на природу с велосипедами, мото- или гидроциклами. Его открытая платформа длиной 1807 мм и шириной 1370 мм снабжена 14 крюками для надежного крепления груза, восемь из них – на бортах, а шесть – в полу.

Версию Ambiance, кроме того, снабдили красивой дугой безопасности за кабиной – а на ней еще два крюка. За спинками кресел найдется еще 300 л пространства для особо ценной мелочи.

Под капотом новинок будут известные по пассажирскому «Логану» двигатели: 1,4- или 1,6-литровый бензиновые либо 1,5-литровые дизельные мощностью 68 или 86 л.с. Приняты меры к повышению активной безопасности утяжеленного грузом авто: увеличен диаметр тормозных дисков и барабанов, установлены системы ABS и EBD.

DACIA LOGAN EXPRESS

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый; число цилиндров/число клапанов/рабочий объем – 4/16/1598 см³; мощность – 64 кВт (87 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.

КУЗОВ:
2-местный 2-дверный; база – 2490 мм; внутренние габариты грузового отсека (длина х ширина) – 1936x1420 мм; грузоподъемность – 725 кг. Дорожный просвет – 155 мм.

РАСХОД ТОПЛИВА:
7,6 л/100 км в смешанном европейском цикле.



От самосвалов к малолитражкам

В Белоруссии на мощностях МАЗа будут собирать китайские малолитражки. По словам Сергея Вариводы, директора компании «Китайские автомобили» (официальный импортер «Чери» в Белоруссии), китайцы готовы вложить средства в строительство завода полного цикла, так как в конце прошлого года получили кредит на сумму 1,5 млрд. долларов на развитие экспортных проектов. Представители «Чери» надеются часть выпущенных на новом заводе автомобилей поставлять в Россию, однако конкретные объемы назвать отказались. После расторжения в прошлом году договора с «Автотором» продажи «Чери» на российском рынке заметно снизились; в январе реализовано всего 290 машин – на 83% меньше, чем за тот же период прошлого года.

Снова – французская революция

Потрясения в финансовой сфере заставили отказаться от резких движений большинство компаний. Только не «Ситроен», который решился на весьма серьезные преобразования.

Панические настроения овладели многими производителями. Стремясь выйти из создавшейся ситуации, они предпринимают разные шаги: одни затаились и пережидают, другие бросились искать помощи на стороне. А вот «Ситроен» решил подчинить обстоятельства себе и объявил о проведении ребрендинга!

Первое, что бросается в глаза, – изменение логотипа. Очертания фирменного двойного шеврона скруглились (острые грани уже не в моде) и стали больше напоминать бумеранги, чем зубья шестерни. Поддержать осовремененный имидж марки должен и новый шрифт, органично сочетающийся с эмблемой. Компания уже печатает буклеты с обновленным дизайном, переделали и сайты в Интернете, применив технологию Full 3D для полноценной передачи образа марки. В ближайшие пять лет изменится также облик 8000 центров продаж – фирма утверждает, что высокий уровень сервиса и комфорта превратит общение покупателей с «Ситроеном» в сплошное удовольствие.



Для корпоративных клиентов и покупателей машин с пробегом французы предложат новые услуги и программы обслуживания.

Но и это не все! Стремясь оправдать ожидания клиентов, компания обещает версии DS для моделей C3, C4 и C5. Их дизайн будет выполнен по мотивам концептуального DS Inside, премьера которого состоялась на автосалоне в Женеве.

Не похожи ли эти события на пи(а)р во время чумы? А может, это как раз самый правильный путь – для выхода из кризиса активная работа гораздо полезнее, чем паника. Главное, чтобы эта «революция» пошла «Ситроену» на пользу.

Полноприводный «каблук»



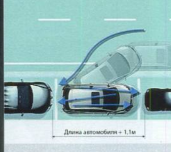
В Россию уже начал поступать «Фольксваген-Кэдди 4Motion», трансмиссия которого оснащена многодисковой муфтой «Халдекс» четвертого поколения, распределяющей крутящий момент между осями. Поддерживать нужную траекторию помогает обязательная система стабилизации ESP+. Обычно появление полного привода в подобных авто влечет за собой снижение грузоподъемности, но с «Кэдди» этого не произошло. Его турбодизель мощностью 105 л.с. расходует лишь 6,6 л/100 км, что позволяет на одной заправке преодолеть 900 км. Максимальная скорость машины – 164 км/ч, а российские цены начнутся с 832 000 рублей.



КОРОТКО

Седаны «Тойота-Кэмри» больше не будут ввозить в Россию из Японии. Последняя партия поступила в феврале, после ее распродажи в салонах будут лишь питерские «Кэмри». Такие машины, как обещают, обойдутся покупателям на 50–100 тысяч рублей дешевле, а цены не станут следить за курсами валют.

Летом на автомобилях «Фольксваген» появится новая версия парктроника «парк эссист». Устройство поможет втиснуться на участок, который всего на 1,1 м длиннее самой машины. Как и раньше, руль станет вращаться самостоятельно, но теперь маневр можно будет осуществлять в несколько движений взад-вперед.



В апреле фирма «Бриджстоун» внесет свой вклад в экономию топлива новыми шинами серии Turanza ER 300 Ecopia, которые были представлены в Женеве. Впервые слово Ecopia появилось в 1991 году на колесах японских электромобилей, позднее ими оснащались «Фольксваген-Лупо» с трехлитровыми моторами, а сегодня экономичных шин не стесняются даже «мерседесы» S-класса.





CITROEN C5

2,0 л, 143 л.с., 5-ступенчатая механика, 1 160 000 руб.

MAZDA 6

2,0 л, 147 л.с., 5-ступенчатый автомат, 1 122 000 руб.

RENAULT LAGUNA ESTATE

2,0 л, 150 л.с., 6-ступенчатый автомат, 1 126 000 руб.

День сурка

Универсалы – это особый стиль. Речь не столько о дизайне, сколько о жизни. Три непохожих и одновременно похожих дня провел с новинками европейского и японского автопромов Михаил Гзовский. Фото: Георгий Садков.

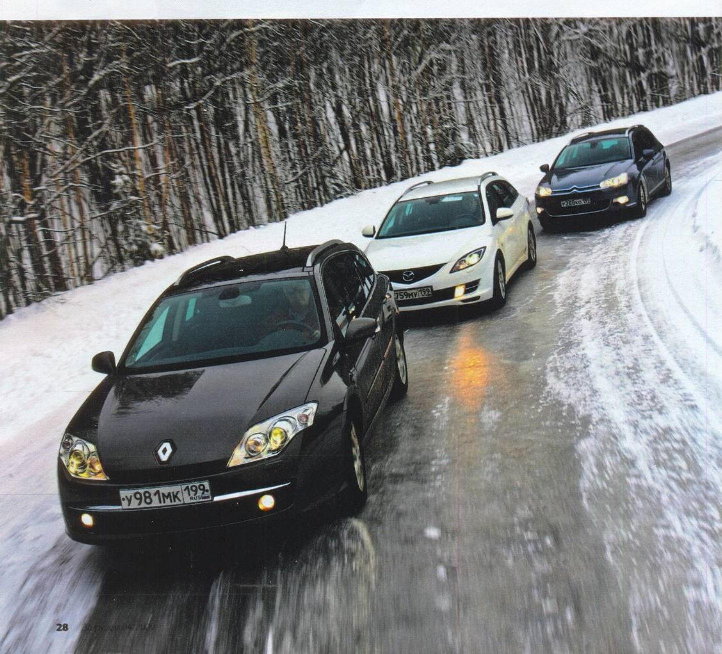
ТУЖУР

Впереди лишь один выходной, а дел, как всегда, невпроворот. И еще этот дурацкий лифт застрял на последнем этаже – придется идти пешком. Я люблю жить продуманно, размеренно и почти все делаю по правилам. Порядок pour toujours – навсегда! Вот и автомобиль мой неизменно стоит на одном и том же месте у подъезда. Я выбрал «Лагуну» заочно, прочитав о ней. Автомобиль титулован престижными европейскими премиями, а их не дают лишь за красивые глаза. Впрочем, внешне «Рено» мне тоже по душе, не слащав и даже агрессивен. Салон почти как у немецких конкурентов, разве что материалы чуть дешевле. Но и цена не в пример ниже.

Есть, есть к чему придраться, не спорю! Водительское сиденье посредственно фиксирует тело и вынуждает подолгу устраиваться за рулем. Длинные свесы кузова легко поранить даже о невысокий бордюр. Когда доводится везти много народу, сзади жалуются на неудобную посадку и дефицит пространства. Зато какой двигатель!

Выбор дизеля тоже продиктован разумом. В средней полосе морозов, грозящих утренними проблемами с пуском, почти не бывает, да и качество топлива улучшилось. Тогда зачем платить больше? «Рено» при активной езде тратит менее 10 л топлива, а при желании можно уложиться и в 7 л на сотню.

Еще одно преимущество дизеля в сочетании с 6-ступенчатым автоматом – удобство в городе. Коробка, конечно, не эталонна с точки зрения скорострельности при переходе на пониженные передачи. Но максимальный крутящий момент дизеля, достижимый уже при 2000 об/мин, компенсирует эту слабость с лихвой. «Лагуна» моментально ускоряется почти с холостых оборотов, не оставляя (на разрешенных в городе скоростях) шансов большинству бензиновых собратьев сопоставимой мощности и массы.



Для «Рено» главную опасность в городе представляет большой передний свес, который легко повредить при парковке.

Характер управляемости «Лагуны» предсказуемый, машина не напрягает ни на извилистых дорожках, ни на скоростных прямых.



Приборы «Лагуны» с крупной оцифровкой близки к эталону и по восприятию информации, и по дизайну.

Управление климат-контролем с функциями медленного или быстрого набора желаемой температуры просто и очевидно.





Знакомый поворот – а вот и приятель дожидается у подъезда, машет рукой. Попросил отвезти на дачу кое-какие вещи, надо помочь. Универсал приглянулся мне продуманным салоном. Удобно, что сиденье раскладывается в один прием – при помощи кнопки в багажнике либо на боковине спинки сиденья через заднюю дверь. Для меня это важнее, чем рекорд вместительности.

Из города «Лагуна» выезжает без заметного энтузиазма. Здесь она чуть менее уверенна, чем в стихии светофоров. Обгоны требуют напряжения – моментального отклика мотора уже нет, задержки в работе коробки заметнее. Рулевое управление тоже слегка сдает позиции: высокие скорости выявляют некоторую размазанность реакций, а лихие повороты заставляют заранее прокручивать в голове траекторию.

Узкая двухполоска сменяется грунтовкой, вон и знакомая дачка – всего каких-нибудь сто метров, но под колесами тяжелый талый снег. Приехали!

Renault Laguna

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Универсал дебютировал в августе 2007-го, поставки в Россию – с 2008 года.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые 2,0 л (140 или 170 л.с.), дизельный 2,0 (150 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
6-ступенчатые механическая и автоматическая.

КОМПЛЕКТАЦИЯ:
Dynamique.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
873 000–996 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

+ Отличный тандем экономичного дизельного мотора и автомата, удобное управление климат-контролем, неплохие ездовые манеры.

– Наименьший багажный отсек, большие свесы затрудняют парковку в городе.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,0** полная оценка по категориям в конце статьи

Renault Laguna – хочет казаться по-немецки сдержанной на эмоции, но по-французски слегка ветрена.

После «Рено» утопленные в колодцах цифры на спидометре «Мазды» кажутся мелковатыми.



Покупателю «Мазды» нужно быть готовым к довольно плотной подвеске и средней плавности хода.

Для желающих пройти поворот веером предусмотрена кнопка отключения стабилизации.



Несмотря на то что у «Мазды» багажный отсек самый большой, смотрится она весьма динамично.



Mazda 6

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Все три типа кузова представлены в Европе осенью 2007 года; в России машины поступили в продажу в начале 2008-го.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые 1,8 и 2,0 л (120–147 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 5- или 6-ступенчатая механические и 5-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: Touring.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 869 000–1 122 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

+ Удобные органы управления, просторный задний диван, большой багажник.

– Посредственные плавность хода и звукоизоляция.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,1** полная оценка по категориям в конце статьи

Mazda 6 – жизнь в движении! «Шестерка» дарит ощущение радости от вождения, даже если едет не совсем по правилам. Самый вместительный универсал в тесте.

«Лагуна», словно снегоуборочная машина, упирается носом в сугроб. Хорошо, приятель готов таскать вещи на себе. А я, пожалуй, посижу в тепле, послушаю музыку, благо аудиосистема Cabasse совсем не дурна.

Полутора часами позже я уже катил на круиз-контроле домой. Все-таки правильную выбрал модель: в меру практичную, с отличным мотором и не отвлекающую от мыслей. Обратная дорога пролетела незаметно. Никаких лишних эмоций, моих и «Лагуны»...

ЛЯМУР

Впереди лишь один выходной, а дел, как всегда, невпроворот. Сломанный лифт не беда: разминка с утра не помешает. Машину я вчера бросил где-то в соседнем дворе, надоело искать свободное место! Парктроник в самой богатой комплектации с кожаным салоном почему-то не предусмотрен, устанавливать его дополнительно поленился... Ага, вот она, моя красавица! L'amore, выбор сердца! Я решил, что куплю «Мазду», едва увидел фото.





«Лагуна» требует разминки: ступни придется выворачивать, чтобы проникнуть в салон и кое-как втиснуть их под переднее сиденье.

Интерьер «Рено» нарочито сдержан, но дружелюбен. Удобный руль по-спортивному усечен в нижней части обода.





Задний диван «Мазды» довольно короткий и жесткий, зато проблем с посадкой и простором здесь минимум.

Возможно, кто-то ожидал увидеть в новой «шестерке» лучшую отделку, но по части эргономики рассчитывать на лучшее сложно.





Сзади в С5 немногим удобнее, чем в «Лагуне»: тесно в плечах, да еще огромные передние кресла давят на колени.

«Ситроен» покорил отменными, мягкими и одновременно цепкими креслами. Но огромный руль и неподвижная ступица, усеянная кнопками, – на любителя.

В погоне за инновациями прибористы переборщили: показания читаются неважно.



Кнопка с необычной пиктограммой позволяет опустить корму C5 для удобства погрузки.



«Ситроен» оказался весьма многогранным на ходу благодаря фирменной пневмоподвеске Hydractive 3+.

«Ситроен» солиден и совсем не зол: даже выпускную систему скромно спрятал за бампер.



Citroen C5

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Дебют универсала состоялся в Женеве в марте 2008 года. C5 существует и в варианте седан, дебютировавшем несколькими месяцами ранее в Брюсселе.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые 2,0 и 3,0 л (143 и 215 л.с.), дизельные 2,0 и 2,7 (138 и 208 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
6-ступенчатая автоматическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Dynamique, Confort, Exclusive.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
797 000–1 420 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

+ Высокая плавность хода, низкий уровень шума и вибраций, регулируемый дорожный просвет.

– Не самая лучшая обзорность, средняя избирательность коробки передач, специфичная эргономика.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,3** полная оценка по категориям в конце статьи

Citroen C5 – для тех, кто во всем ищет изюминку. Автомобиль удивляет, разочаровывает и радует одновременно.

Автомобиль прямо-таки излучает позитив и стремление к активному образу жизни, как раз мой случай. Мне нравится ультрасовременный, но не технократичный интерьер и по-спортивному низкая посадка за рулем. Рабочее место водителя к тому же хорошо продумано. Например, на руль выведены клавиши управления климат-контролем – где еще такое встретишь?

Есть, есть к чему придраться, я не спорю! Многим не по душе гул от шин и стрельба камешков по аркам. Подвеска тоже не позволяет игнорировать ямы и жестко встряхивает ездоков, однако до пробоев дело не доходит. Материалы отделки неравноценны. Вот, например, две половины передней панели: сделаны из мягкого и жесткого пластиков, хотя по текстуре абсолютно идентичны.

Знакомый поворот – и не менее знакомая фигура у подъезда. Здорово, дружище! Когда попросил отвез-

ти на дачу кое-какие вещи, я с радостью согласился: хоть воздухом подышу! Моя «Мазда»-универсал не только красива, но еще и обладает одним из самых вместительных в классе багажником. Я сразу обратил внимание на широкий проем, плоский пол и правильную форму «кладовки» без выступающих арок. А чего стоит хитроумная шторка в стиле karakuri, прикрывающая поклажу от любопытных глаз. «Занавеска» поднимается вместе с дверью, поэтому подготовка к погрузке выглядит так: отпираю дверь и тяну за клавишу раскладывания спинки.

Из города «шестерка» рвется, словно сеттер на охоту. Пожалуй, не поеду по широкой трассе, выберу извилистую объездную дорожку: на «шестерке» неинтересно просто перемещаться в пространстве, ею хочется повелевать. Машина обладает точными, хотя и довольно короткоходными тормозами, коробка передач работает плавно и если задумывается, то лишь на мгновение. Ну а рулевое управление с электроусилителем прозрачно и точно. Входишь в поворот и чувствуешь, как растет усилие, но руль при этом остается довольно легким. Легкость – вот то ощущение, которое сопровождает меня в поездках на «шестерке». Даже когда система стабилизации провокационно отключена, отлавливать машину в заносе одно удовольствие.

Узкая двухполоска сменяется грунтовкой, вон и знакомая дачка – всего каких-нибудь сто метров, но под колесами талый снег. Ну нет, туда нам не проехать... Да и нужно ли? Двое молодых и крепких мужчин вполне способны перетаскать десяток предметов. Тот же фитнес, только бесплатно.

Организовать пространство в «Рено» поможет откидная крышка «подпола».

Багажник «Рено» наименьший по объему, зато трансформируется одним движением руки.



Прикрывающую багажное отделение шторку не надо сдвигать при погрузке: она поднимается вместе с пятой дверью.

Обзор в салонное зеркало у всех трех машин примерно одинаков; в «Мазде» его ограничивают широкие задние стойки.



Разложить диван «Ситроена» в один прием не получится, сначала придется откинуть подушку сиденья.

По вместимости багажника «Ситроен» уступает «Мазде-6», хотя и ненамного.

СКОЛЬКО АВТОМОБИЛЯ ЗА РУБЛЬ?

С грузовой точки зрения наиболее выгодная покупка – «Мазда». По нашим замерам, объем багажного отделения «шестерки» больше, чем у «Ситроена» и «Рено», на 20 и 72 л соответственно. Но не стоит пренебрегать нюансами. Например, у «Рено» большой угол открывания пятой двери, у «Ситроена» же рослому человеку придется под нее подныривать, особенно если «уронить» универсал на «колени». Еще один показатель – погрузочная высота. У «Ситроена» она может изменяться от 540 до 600 мм, «Рено» и «Мазда» показали одинаковый результат: 570 мм. «Ситроен» в качестве бонуса предлагает портативный фонарик, опционный электропривод двери и более массивный, чем у конкурентов, стальной порожек, защищающий задний бампер от царапин.



Через час я уже летел домой. Все-таки правильную выбрал машину: стильная, азартная и весьма вместительная! Дорога была полна позитива и лихих виражей...

ГЛАМУР

Впереди лишь один выходной, а дел, как всегда, невпроворот. Сбегаю по лестнице, не дожидаясь лифта, и отыскиваю глазами машину. Замело ее изрядно, но не узнать профиль нельзя: таких солидных и стильных универсалов во дворе больше нет. Массивная дверь, сочно чмокнув, встает в проем и отгораживает от внешнего мира. Теперь я наедине с экстравагантным и дорогим салоном – с момента покупки «Ситроена» не позволяю себе простоты в одежде. Glamour! Где еще вы найдете одновременно мягкое и столь хорошо удерживающее в повороте сиденье, к тому же с функцией массажа? А поистине королевскую звукоизоляцию?

Есть, есть к чему придраться, я не спорю. Придется привыкать к большому рулю с неподвижной ступицей, раскиданным по панели экранам и нечитаемым приборам. Двух литров бензинового мотора хватает, и тяга на низких оборотах достаточна, но хотелось бы больше огонька, характера! С коробкой передач я погорячился: автомат подошел бы C5 больше. Тем более что механика неидеальна – ходы рычага велики, избирательность средняя.

Знакомый поворот, а вот и друг дожидается у подъезда. Привет-привет! Попросил отвезти к нему на дачу кое-какие вещи, как отказать! Пятая дверь уплывает вверх, уносимая электроприводом, – на эту опцию я раскошелился без тени сомнения. Но выйти из машины все же придется – сиденья раскладываются лишь из салона, причем сначала нужно откинуть в вертикальное положение подушку. Зато могу показать фокус: нажимаю кнопку у правой колесной арки – и корма C5 приседает на несколько сантиметров. Теперь класть вещи гораздо удобнее. Что за «Ситроен» без пневмоподвески!

Из города мы с C5 вырываемся с облегчением. Набрав сотню километров в час, «Ситроен» беззвучно рассекает воздух, мягко покачиваясь на волнах. Друг уже жалуется на первые признаки морской болезни. Для таких случаев предусмотрен режим «спорт» в подвеске: он придаст машине собранности, но попутно прибавит чувствительности к стыкам асфальта, которые ранее игнорировались. В спорт-режиме

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	RENAULT LAGUNA	MAZDA 6	CITROEN C5
Размеры, мм:			
длина/ширина/высота	4803/1811/1445*	4785/1795/1490	4829/1860/1479*
база	2756	2725	2815
колея спереди/ сзади	1557/1512	1550/1550	1586/1557
Объем багажника, л	500/1593	519/1751	505/1462
Радиус поворота, м	5,5	5,5	5,9
Масса снаряжен./полная, кг	1557/2055	1455/2020	1578/2183
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,0	11,2	10,1
Максим. скорость, км/ч	205	198	206
Топливо/запас топлива, л	ДТ/66	А95/64	А95/71
Расход топлива, л/100 км: загородный/ городской/ смешанный цикл	5,7/9,6/7,1	5,8/11,3/7,8	6,4/12,1/8,5
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация/ число клапанов	P4/16	P4/16	P4/16
Рабочий объем, см³	1995	1999	1997
Степень сжатия	16,0	10,0	10,8
Мощность, кВт/ л.с.	110/150 при 4000 об/мин	108/147 при 6500 об/мин	103/143 при 6000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	340 при 2000 об/мин	184 при 4000 об/мин	200 при 4000 об/мин
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	A6	A5	M5
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	4,20/2,41/1,58/1,16/ 0,86/0,69/3,39	3,62/1,93/1,29/0,93/ 0,69/–/3,40	3,45/1,87/1,28/0,95/ 0,80/–/3,33
Главная передача	3,36	3,86	4,18
Ходовая часть			
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	многорычажная	поперечные рычаги
сзади	упругая поперечная балка	многорычажная	многорычажная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем		
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые		
задние	дисковые		
Размер шин	205/60R16	215/50R17	225/55R17

*Высота без релингов на крыше.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики			
Снаряженная масса, кг	1682	1536	1660
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю	1060(63,0)	884(57,6)	973(58,6)
заднюю	622(37,0)	652(42,4)	687(41,4)
Дорожный просвет, мм	140	140	85/135/175/190

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



Модель	L_1	L_2	H	H_1	H_2	B_1	B_2	$L_{3min/max}$	B_{3min}	H_3	H_4	$V_{баг.}$, л
RENAULT LAGUNA	905–1115	630–865	1110	950	925	1425	1385	1115/1875	1005	455	910	392
MAZDA 6	925–1140	640–900	1190	1025	970	1430	1400	1105/1855	1040	475	850	464
CITROEN C5	925–1125	610–845	1150	1030	1000	1455	1380	1070/1740	1080	500	795	444

на «Ситроене» можно даже заложить лихой вираж. Несколько искусственная связь руля с колесами позволяет чувствовать угол поворота последних, но даже с полной загрузкой C5 прилично кренится. Эксперименты с экстремальным вождением оставим: они чреваты заносом, руль приходится крутить на большие углы.

Узкая двухполоска сменяется грунтовкой, вон и знакомая дачка – всего каких-нибудь сто метров, но под колесами тяжелый талый снег. Самое время еще раз обратиться за помощью к пневмоподвеске. Спустя полминуты «Ситроен» поднимается из стандартного положения с дорожным просветом в 140 мм в самое высокое, при котором клиренс равен уже 190 мм. Не беда, что скорость при этом ограничена 10 км/ч, для наших целей этого достаточно.

Спустя полчаса я уже катил домой. Все-таки правильную выбрал машину: не похожую на другие, с регулируемой подвеской и весьма комфортную. Дорога запомнилась убаюкивающе мягкой...

***

Вот так по-разному можно прожить один и тот же день. Главное, чтобы вам, как и герою одноименной американской комедии, день этот принес искреннюю радость. Что станет ее причиной – ездовой комфорт, резвый двигатель или неординарный дизайн и универсальная подвеска? **ЗР**

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
RENAULT LAGUNA	7	8	8	8	7	8	9	7	9	8	8	9	8	8	8	8.0
MAZDA 6	8	9	8	8	8	9	8	8	9	8	7	8	8	8	7	8.1
CITROEN C5	9	7	8	9	7	8	8	8	8	9	9	8	10	8	8	8.3

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.



Михаил Гзовский: «Оценки показывают – у каждой из тестовых машин немало слабостей. Вопрос, готовы ли вы простить их в обмен на сильные качества, которых, к счастью, еще больше».



Купил гибрид – спас дерево

Настоящий мужчина должен совершить три поступка. Покупателям гибрида «Хонда-Инсайт» сделать это отныне будет проще – посадить дерево они могут не выходя из-за руля, утверждает Максим Сачков. Фото автора и «Хонды».

«Смотри, я уже два дерева вырастил», – сказал коллега, указывая на приборный щиток. Я удивленно посмотрел на него, но спрашивать ничего не стал. Видимо, морской воздух испанского побережья здорово пьянит. Остановимся, подышим.

ПО ЗАКОНАМ ЭВОЛЮЦИИ

Деревья на протяжении веков не меняют ни форму листьев, ни внешний вид цветов или плодов. Эволюция в автомобильном мире идет намного быстрее. Первая «Хонда-Инсайт» появилась на свет в 1999 году. Необычную начинку скрывала экстравагантная внешность. Чего стоит хотя бы задняя часть с пикантно прикрытыми колесными нишами. Представитель нового поколения выглядит, безусловно, современнее, но вот элегантнее ли? А ведь покупателей привлекает не только любопытная конструкция, но и занятный облик.

Впрочем, современной модели найдется что сказать предшественнику. Взять хотя бы комфортный салон. На второй ряд пассажиры теперь попадают через собственные двери; правда, двухметровым сюда все же лучше не соваться. Ясно, чересчур высокий потолок навредил бы аэродинамике. Кстати, именно поэтому разработчики отказались от столь оригинального, как на «Джазе», расположения топливного бака – у гибрида он не под передними, а под задними сиденьями. Зато впереди удобно усядутся люди практически любой комплекции.

На «Инсайт» возлагают серьезные надежды – «Хонда» планирует продавать в год 200 тысяч таких гибридов. И массовый автомобиль должен быть доступным. Старания снизить цену видны не только в унификации с другими «хондами», здесь сэкономили и на материалах интерьера, и на дизайне. Встречаются даже промахи в эргономике – например, как ни усаживайся, обод руля перекрывает спидометр или тахометр. Посмотрев в центральное зеркало, вспоминаешь старый телевизор с вечно





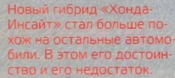
Взгляд на приборную панель не дает ощущения чего-то цельного. Будто небрежно, второпях разбросали разномастные элементы – и возник эдакий космический хаос.

В центре тахометра – дисплей маршрутного компьютера, помогающий ехать экономично. Кстати, и на нем растут деревья.

В экономичном режиме система кондиционирования для более эффективного охлаждения салона чаще задействует режим рециркуляции воздуха, а ради экономии топлива включается по возможности при рекуперации.







бегущими кадрами – картинку разрезает жирная полоса. От раздражения хочется даже стукнуть по корпусу.

С ГИБРИДОМ ПО ДОРОГЕ

На первых километрах вовсе не возникает мысли, что едешь на гибридном автомобиле. Разве что через некоторое время различаешь при замедлении характерный троллейбусный гул. Это система преобразует механическую энергию в электрическую и отдает ее обратно в батарею. Впрочем, для машины с 1,3-литровым двигателем динамика завидная, ведь при ускорении на помощь приходит электромотор. А в остальном – обычный автомобиль с вариатором. Газ в пол, и под монотонный звук мотора стрелка тахометра зависает на границе синей и красной зон. Однако активная езда на «Инсайте» настоящего удовольствия не доставляет – надо бы и силенок добавить, и управляемость подточить, да и на показания топливомера страшно смотреть.

Кто скажет, что европейские города задыхаются от пробок, тот просто не был в российских мегаполисах. В испанской Валенсии даже в часы пик рабочее движение с короткими остановками на светофорах – идеальный режим для гибридного автомобиля. Навигация прокладывает маршрут по улицам и проспектам, а другой гид всяческими подсказками приучает экономить топливо. Например, синяя подсветка над спидометром говорит о нерациональном расходовании бензина. Стоит слегка отпустить педаль акселератора – и цвет становится голубым, а в экономичном режиме ореол зеленеет. Для пущей экономии стоит нажать кнопку с надписью ECON: характер у "Инсайта" становится более спокойным и плавным, а двигатель вытягивает меньше бензина из бака. За миллилитры борется и система, отключающая двигатель на светофорах. Но, видимо, энергии в батареях надолго не хватает – через 10–15 секунд под капотом вновь слышится урчание. Беречь топли-



Honda Insight

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4375
ширина	1695
высота	1425
база	2550
Снаряженная масса, кг	1204
Полная масса, кг	1650
Разгон 0–100 км/ч, с	12,6
Максимальная скорость, км/ч	186
Топливо	А95
Запас топлива, л	40
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	4,6
загородный цикл	4,2
смешанный цикл	4,4

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновый – Р4, 8 клапанов, 1,3 л, 65 кВт/88 л.с. при 5800 об/мин, 121 Н·м при 4500 об/мин; электрический – 10,3 кВт/14 л.с. при 1500 об/мин, 78,5 Н·м при 1000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная, вариатор.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – спереди типа «Мак-Ферсон», сзади упругая поперечная балка; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые спереди, дисковые сзади, шины – 185/55R16.

Эта зеленая кнопка переводит гибридную установку в экономичный режим – на 4% ограничены крутящий момент и мощность, изменяются характеристики педали газа и алгоритм работы вариатора, повышается эффективность рекуперации.



У вариатора «Инсайта» появился ручной режим переключения виртуальных передач. Нажимая клавиши на руле, можно скакать по выстроенным электроникой ступенькам.



Хотя под полом расположены силовые батареи, багажник получился вместительным. Кроме того, пространство для груза теперь можно увеличить, сложив спинки заднего сиденья.



ТАЙНЫ ГИБРИДА

«Инсайт» во многом унифицирован с «Хондой-Джаз». У родственника гибрид позаимствовал, например, переднюю и заднюю подвески, рулевое управление и тормоза. Кстати, все новые «инсайты» оснащены ABS, «брейк-ассистом» и системой стабилизации VSA.

Система IMA (Integrated Motor Assist), как и у предшественника, состоит из двигателя внутреннего сгорания, служащего основным источником энергии, сверхкомпактного вспомогательного электромотора, аккумуляторной батареи и бесступенчатой трансмиссии. Тут донором выступил другой родственник – «Сивик». Новый 1,3-литровый бензиновый агрегат разработан на основе именно его двигателя. Доработка конструкции поршней и нейтрализатора позволила на 2% уменьшить расход топлива. Снижению аппетита способствуют и система управления фазами i-VTEC, а также VCM (Variable Cylinder Management), отключающая двигатель для экономии топлива. Электромотор «Инсайта» почти вдвое короче, чем у «Сивика», а аккумуляторная батарея на 19% компактнее и на 28% легче. Модернизировали и вариатор, изменив передаточное число главной пары с 4,2 на 3,9 для более динамичного разгона.



во подстегивают и… деревья на приборном щитке, чей рост зависит от расхода топлива. Мне не довелось закончить эту азартную компьютерную игру, но несколько саженцев я все же успел посадить. Поговаривают, после нескольких этапов «Инсайт» даже вручает венки глубоким экономам. Надеюсь, лавровые.

При динамичной городской езде «Инсайт» потреблял бензина 8,6 л/100 км. Правда, около полутора литров на следующем отрезке удалось отыграть, воспользовавшись экономичным режимом, подсказками компьютера и запасом терпения.

В сравнении с обычными бензиновыми автомобилями экономия незначительная. Но вдумайтесь, сколько тонн топлива сберегут полмиллиона гибридных машин, которые «Хонда» через пару лет планирует выпускать ежегодно. Кстати, любопытное совпадение: столько же деревьев высажено на территории всех предприятий фирмы. ЗР



Полукровка

Первые «Самары» с индексом 21144 разлетелись, как горячие пирожки. Чем так привлекательна эта модификация, знает Сергей Мишин.

В последнее время «Самары» пользуются спросом у молодежи, еще не скопившей денег для покупки более модного автомобиля. Кроме умеренной цены, у машины есть и другие достоинства: простая, неприхотливая, хорошо знакомая в обслуживании и ремонте. А главное, что импонирует творческой молодежи, – машина дает широкий простор для тюнинга.

«Самара» ведь на сотню килограммов легче «Приоры», так что для заметного увеличения энерговооруженности ей не потребуется запредельно мощный мотор. Сравним по удельной мощности стандартные «Самару» и «Приору», ориентируясь на данные производителя. В первом случае это 60,4 кВт/т (59,5 кВт делим на 0,985 т снаряженной массы), во втором – 66,2 кВт/т (72 кВт делим на 1,088 т).

ТУЛУПЧИК С ЦАРСКОГО ПЛЕЧА

Чтобы получить, скажем, 75 кВт на тонну снаряженной массы, примерно как у двухлитрового «Форда-Фокус», «Самаре» нужен мотор мощностью 73,9 кВт, а вот «Приоре» – уже 81,6 кВт. «Приоре» для прибавки 15 кВт потребуется форсировка мотора, дорогостоящая и к тому же уменьшающая ресурс, или установка импортного двигателя, что тоже недешево. А у «Самары» есть другой шанс: со стандартным приоровским мотором она получает уже 73,1 кВт/т. При этом из затрат вычитается стоимость ее родного мотора.

Этот вариант АВТОВАЗ рассматривал еще при создании «Самары-2», но на главном конвейере сделать это оказалось невозможно – и тема, как говорится, была закрыта.

Однако гаражные умельцы от такой идеи не отказались, а ныне этим же путем пошла придворная тюнинговая фирма «Супер-Авто». Ее продукция – автомобили с мелкосерийными двигателями 1,8 л, удлиненные на 175 мм «десятки», а теперь и «Приоры», носящие название «Премьер», – хорошо известна многим.

Чтобы увеличить энерговооруженность «Самары» путем вживления в нее серийного шестнадцатиклапанника 21124 (с облегченной шатунно-поршневой группой) от «Приоры», потребовалось дополнительное крепление силового агрегата. Его «привязали» к растяжке, установленной между стаканами стоек передней подвески. Калибровки мотора свои собственные, с учетом меньшей массы автомобиля.

Коробка передач и сцепление тоже от «Приоры». Правда, механизм выбора передач остался «самарский», поскольку элемент блокировки включения задней передачи, в отличие от «десятки» и «Приоры», на кузове не предусмотрен.

Возросшая энерговооруженность машины улучшила динамику, а это, в свою очередь, потребовало более эффективных тормозов. Впереди поставили приоровские и, соответственно, 14-дюймовые колеса с шинами 175/65R14, 185/60R14 или 185/65R14.

Передние и задние стойки подвески, а также задняя балка с вваренным стабилизатором тоже от «Приоры». Передний стабилизатор пока серийный 16-миллиметровый, но вскоре его планируют заменить более жестким, диаметром 18 мм.

Более энергоемкая подвеска в сочетании с меньшей массой автомобиля привела... к увеличению дорожно-

го просвета на 30–40 мм. Существенная прибавка клиренса как нельзя более кстати – хороший асфальт у нас далеко не всюду.

Сиденья на «восьмерочном» каркасе, но с оригинальными набивками и отстрочены красной нитью – штрих бойцовского имиджа!

ДИНАМО-МАШИНА

Двигатель жужжит совсем не по-«самарски», весело отзываясь на газ. Ощутимый прирост мощности и крутящего момента смягчает требования к точности выбора передач. Жаль, под колесами снег, выйти на максимальную скорость просто не получится. Придется подождать до лета. Похоже, с таким мотором можно загнать стрелку спидометра и на второй круг.

Несколько омрачает впечатления вязкое переключение передач и тяжеловатый по современным меркам руль. Впрочем, слишком легкий поспособствует скорее вылету в кювет, чем улучшению комфорта.

Подвеска в меру плотная, помогает держать дорогу в поворотах, и машина практически не кренится. Однако и здесь окончательные выводы будем делать на летнем асфальте.

Сворачиваю на заснеженную грунтовку со следами «Нивы». На обычной легковушке, наверное, уже повис бы на брюхе. Но эта упорно продирается по колее до того места, где «Нива» благоразумно решила вернуться. Просвет у нас почти как у «Нивы» – чем не кроссовер! Конечно, это не полноприводник, но за счет увеличенного клиренса даст фору многим легковушкам.

Машина в базовой комплектации стоит от 260 тысяч рублей – на 26 тысяч дороже серийной «Лады-114» с рекомендованной ценой от 233 849 рублей. За эту прибавку в цене мы получаем более мощный, динамичный, надежный (диаметр сцепления увеличен, коробка передач усилена) и экономичный автомобиль. И бонус – возросший дорожный просвет. Очень неплохо! **ЗР**

«Самара» с 16-клапанным мотором «Приоры» выигрывает у базовой модели в мощности, динамике, экономичности, даже проходимости. Так что 10-процентная прибавка к цене вполне оправданна.

LADA SAMARA (ВАЗ-21144)

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм:	
длина	4122
ширина	1650
высота	1402
база	2460
колея спереди/сзади	1400/1370
Снаряженная масса, кг	985
Полная масса, кг	1410
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,2
Максимальная скорость, км/ч	190
Топливо	А95
Запас топлива, л	43
Расход топлива, л/100 км	
загородный цикл	5,4
городской цикл	9,5
смешанный цикл	7,0

ДВИГАТЕЛЬ: расположен поперечно, Р4, 16 клапанов, 1597 см^3, 72 кВт/98 л.с. при 5600 об/мин, 145 Н·м при 4000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная, М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – спереди типа «Мак-Ферсон», сзади упругая балка; рулевое управление – реечное; тормоза – дисковые вентилируемые/барабанные; шины – 185/65R14, 185/60R14, 175/65R14.



Возросший на 30–40 мм клиренс наделил машину задатками кроссовера.



Верхняя опора двигателя расположилась на спортивной растяжке.



Джинсовая строчка на сиденьях – верный признак молодежно-спортивной ориентации.



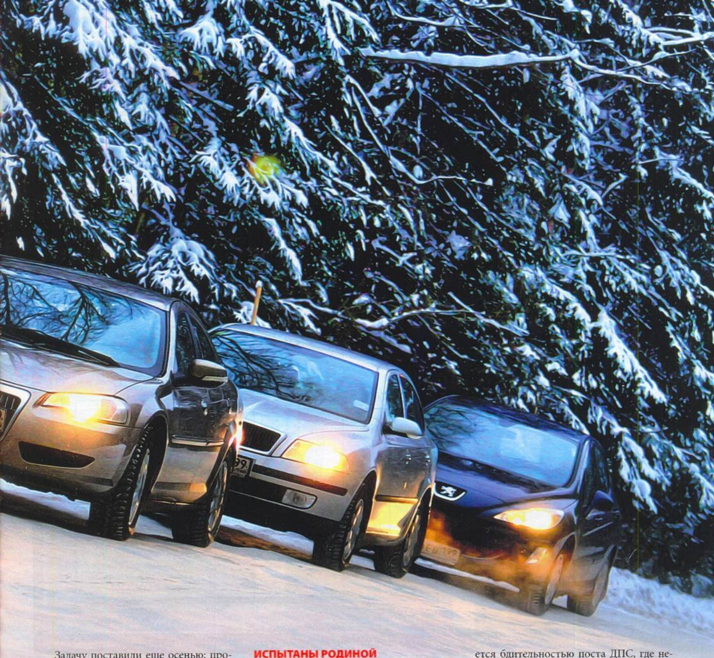
Без Деда, но с Морозом

Дальние пробеги, типичные для российской глубинки дороги и лютые морозы – в таких условиях узнаешь об автомобилях много нового. Мы отправили четыре редакционные машины в экспедицию к берегам реки Сухоны. Впечатления экипажей обобщили Сергей Воскресенский и Сергей Канунников. Фото: Константин Якубов.

Французский лев на синем капоте от мороза за тридцать словно съежился. Японский кристалл, похоже, готов треснуть. На головном уборе чешского индейца перья, кажется, поднялись выше обычного. Оленю тоже не слишком комфортно, хотя уж он-то лучше остальных приспособлен к такому климату. Даже двери открываются с каким-то зловещим потрескиванием. При такой температуре знакомая машина становится какой-то другой. Ну что же, сами напросились.

ИМ ЗДЕСЬ ЖИТЬ

Спор о приспособленности иномарок к российской жизни закончился, стоило им распространиться по всей стране. Да и понятие «иномарка» сильно изменилось. Не только «Волга-Сайбер» (в девичестве «Крайслер-Себринг»), но и «Шкода-Октавия» собраны у нас, «Пежо-308» планируют выпускать под Калугой. Может, и популярный «Мицубиси-Лансер» получит российское гражданство? В любом случае французская и японская машины и сейчас вызывают большой интерес, что наш пробег, кстати, подтвердил. Чтобы ответить на самые частые вопросы вам и себе, мы спозаранку выехали из столицы.



Задачу поставили еще осенью: протрясти автомобили на зимних дорогах и окунуть в настоящие русские морозы. Кажется, чего легче? Однако ни декабрь, ни даже январь не гарантировали устойчивых холодов. Испытатели неделями отслеживали прогнозы Гидрометцентра! А холода наступали невпопад либо издевательски обходили намеченный маршрут стороной. Но свершилось, наконец: подернулись ледяными узорами стекла, запарили, оставляя на бамперах изморозь, выхлопные трубы. Из Москвы мы стартовали лишь в начале февраля. Ничего, эта зима в России не последняя – опыт пригодится! Маршрут: Москва – Кострома – Великий Устюг. На круг выйдет побольше 2000 км. А еще задумана пара специальных тестов...

ИСПЫТАНЫ РОДИНОЙ

Когда термометры в машинах с московских –21°С за Переславлем-Залесским опустились ниже –27°С, мы обрадовались: «То, что надо!». Вот и первая проверка систем отопления и вентиляции.

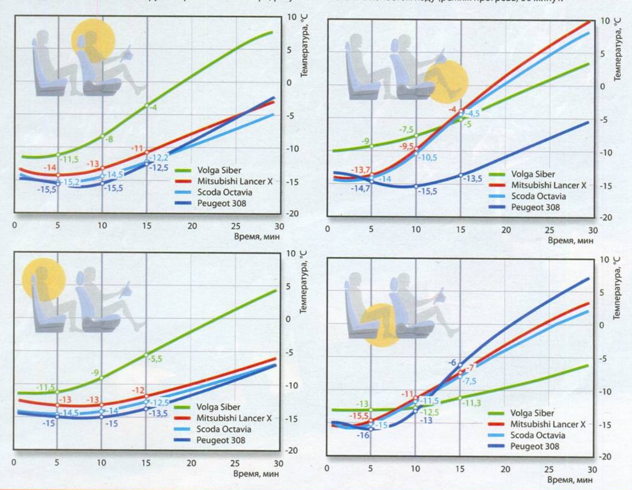
Но пробег без интриги – слишком пресно. Дороги, снег, лед и прочие колдобины присутствуют, однако природа решила продемонстрировать свою власть над прогнозами: Кострома встретила всего-то 10-градусным морозцем, а резиденция Деда Мороза – чуть ли не оттепелью. Изучать возможности отопителей при –2°С в наши планы не входило. Оставалось только надеяться, ждать и копить дорожные впечатления.

Загруженность узкой трассы между Ярославлем и Костромой компенсируется бдительностью поста ДПС, где неторопливо проверяют весь «пакет документов». Интересно, инспектор вправду не знает, что в заляпанности номера «Пежо» грязью не только наша и французских конструкторов вина (номер висит низко), но отчасти и его? Ведь обязанность ГИБДД еще и следить за состоянием дорог, превратившихся на этом участке в густое грязное месиво из песка, снега и соли.

Довольно приличные дороги в Костромской области соседствуют с отвратительными. Состояние «шоссе», ведущего к усадьбе драматурга Островского, где теперь, говорят, обитает Снегурочка (новогодняя тема заразительна!), сдается, хуже, чем при хозяине, известном непримиримостью

ДИНАМИКА ТЕМПЕРАТУРЫ В САЛОНЕ АВТО

Для измерений автомобили вымораживали вместе с регистраторами температуры, установленными в голове и в ногах водителя и заднего правого пассажира, до –11...–14°С. Перед пуском двигателя включали вторую скорость вентилятора, регулятор распределения потоков устанавливали в положение «стекло – ноги», а температуру – на максимум; решетки воздуховодов на центральной консоли закрыты. После пуска автомобиль работал на холостом ходу (режим прогрева) 30 минут.



1-е место – «Волга-Сайбер» | 2-3-е место – «Мицубиси-Лансер», «Шкода-Октавия» | 4-е место – «Пежо-308»

к косности. Лесовозы превратили дорогу в подобие прифронтовой рокады из фильмов о Великой Отечественной. Но машины, как и люди, ко многому привыкают. Немного осторожности, побольше внимания – и даже «Пежо» с его низким «клювом» (как, впрочем, и «Сайбер» с глушителем, висящим у земли) с честью выезжает на более цивилизованное шоссе.

Чем дальше на север, тем меньше машин, реже попадаются АЗС (выбираем внушающие доверие и заправляемся под завязку) и посты ГИБДД, чище дороги. Сначала кончается соль, потом и песок. Укатанный грейдерами снег и лед выглядят в лучах зимнего солнца куда наряднее, хотя и требуют, конечно, повышенного внимания.

КАК СИДИТСЯ, ТАК И ЕДЕТСЯ

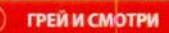
Наше мышление полно стереотипов. «Октавию», например, отечественным автомобилем, как ни убеждай, не воспринимают. А к «Сайберу», даром что «американец», повышенный интерес именно как к своему. Он порой прямо лоснится в лучах пристального внимания. Двигатель 2,4 л да еще автомат!

Мы в очередной раз по достоинству оценили безразмерный багажник, в котором, кажется, легко поместится скарб всех экипажей. А вот салон на фоне внешних габаритов совсем не просторный. По подвеске и шуму эта «Волга» комфортна, но уж очень она прожорлива (особенно на фоне машин с моторами 1,5–1,6 л).

Но чтобы «Волге» с ее аппетитом не было обидно, «Лансер» быстро приобретает ярлык «самый шумный», «Пежо» – «холодный» (хотя это и не совсем так). «Шкода» долго ускользает от критики, но и ее, самую, пожалуй, последовательную и продуманную, в конечном счете нашлось в чем упрекнуть.

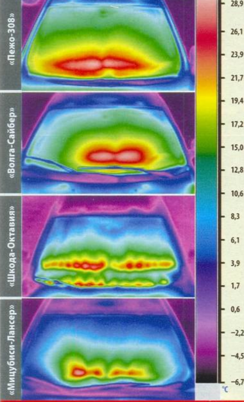
Попытаемся оценить автомобили более обстоятельно именно в условиях долгой зимней дороги.

В повседневной городской суете можно свыкнуться с любой, даже са-



ГРЕЙ И СМОТРИ

Чтобы определить, в какой машине лучше работает вентиляция, направленная на обогрев ветрового стекла, и прогреваются зеркала, использовали тепловизор Fluke Ti25 (www.fluke.ru). Этот прибор позволил увидеть спектр недоступного человеческому глазу теплового (инфракрасного) излучения. Чем теплее, тем краснее. Измеряли при наружной температуре –2°С. Это не –33°С, но картина получилась любопытная и четкая. Лидер, безусловно, «Пежо». «Лансер», увы, последний.





1-е место – «Пежо-308» | 2-е место – «Волга-Сайбер»

3-е место – «Шкода-Октавия» | 4-е место – «Мицубиси-Лансер»



Необычный план хочется непременно взять с собой. На память.

Провода, привезенные из столицы, рассыпались в прах, а купленные в Устюге вполне жизнеспособны, но «Сайберу» не помогли.



мой вычурной посадкой. Иное дело, когда не вылезаешь из-за руля несколько часов. К концу первого дня «Октавия» по качеству седалищных ощущений стала общепризнанным авторитетом. Большая, удобная подушка и высокая, правильно спрофилированная спинка с умеренной боковой поддержкой хороши. Зато не всем нравятся узкие, как бойницы, наружные зеркала или слепые и какие-то унылые пиктограммы на центральном дисплее (дорестайлинговая машина!). Но что в «Шкоде» усаживаешься удобно и надежно, отмечают все.

«Лансер» и «Сайбер» разделяют команду на два лагеря, признающих, правда, что оба в дальней дороге в целом удобны. «Японец» ярче, эмоциональнее, напористее. Конечно, сиденье «Мицубиси» немного уступает шкодовскому, в основном из-за размеров подушки и спинки, но, тем не менее, позволяет устроиться надолго и всерьез. В «Волге» давит низкий дверной проем, мешает огромное рулевое колесо, словно перекочевавшее из прошлого. Ну а сиденье… Оно как-то теряется на фоне остального, и лишь когда пытаешься выйти из машины, вспоминаешь, что в бесхитростных объятиях чувствовал себя неплохо. А вот подняться с низкой подушки непросто.

О «Пежо-308» можно долго спорить: красивый автомобиль, эмоциональный снаружи и внутри. Жаль, сидеть не очень комфортно, в первую очередь из-за утлых подушки и спинки (последняя к тому же лишена должного поясничного подпора). Вдобавок и посадка своеобразная: к отрегулированному рулю приходится тянуться куда-то вверх. А опускаешь баранку – подрезает приборы, да и протискиваться под ней неудобно.

Самого гулкого выделить несложно – на крейсерских 100–120 км/ч выпускная система «Лансера» назойливо «ездит по ушам». В унисон ей шумят подвески, особенно задняя, очень бурно реагирующая на мелкие неровности. Остальные авто по этому параметру явно комфортнее. Бывает, и они дают дрозда, недовольно взревывая, например,



СИЛА СВЕТА

В целом все фары работают хорошо, но разница есть. Лучший световой пучок формируют фары «Волги» и «Мицубиси». Они отлично «прорисовывают» правую обочину и даже на ближнем хорошо светят вдаль. У «Пежо» ближний свет тоже достаточно широкий, а вот в длину слабоват. Ну а самый посредственный свет фар продемонстрировала «Октавия».

	БЛИЖНИЙ СВЕТ	ДАЛЬНИЙ СВЕТ
«Мицубиси-Лансер»		
«Волга-Сайбер»		
«Пежо-308»		
«Шкода-Октавия»		

1-2-е место – «Мицубиси-Лансер», «Волга-Сайбер» | 3-е место – «Пежо-308» | 4-е место – «Шкода-Октавия»

на обгонах. Но в установившихся режимах все же сдержаннее, интеллигентнее.

Расстановка сил по критерию «плавность хода» заметно меняется, когда на дороге появляются серьезные ямы и колдобины. Здесь «Сайбер», в обычной жизни мягкий и комфортный, вдруг начинает козлить и раскачиваться, вызывая чуть ли не приступы морской болезни. Полная противоположность – грубоватый «Лансер». Он, наоборот, становится непробиваемым, прекрасно демпфирует самые неожиданные сюрпризы северных дорог. В этой способности ему отчасти уступает даже «Октавия», которая стремится быть удобной во всем. На хорошей дороге ей это определенно удается, но на ухабистой слышно, как в работу вступают ограничители хода подвесок, а затем и кузов начинает раскачиваться интенсивнее, чем хотелось бы.

Так мы и спорили бы, какой автомобиль правильнее держит дорогу, но в дискуссию неожиданно вмешался нежный с виду 308-й. Кто бы мог подумать, что его подвески окажутся совсем не плохо приспособленными к дорогам российской глубинки! Плотные и упругие, поначалу они кажутся самыми обычными, европейскими, похожими по характеристикам на шкодовские. Но, оказывается, есть в них то, что позволяет «Пежо» не бояться глубоких волн и прочих сюрпризов. Автомобиль вроде бы приседает, подпрыгивает, но его словно удерживает мощная пружина, оберегающая от пробоев и вертикальной раскачки. В целом же все машины ведут себя прилично. Утомительнее других «Сайбер», а комфортнее, пожалуй, «Пежо».

БЛИЖЕ К ПЕЧКЕ

Великий Устюг встретил симпатичными улочками, сувенирами с местного завода серебряных изделий, хорошей гостиницей с отменной (и дешевой!) кухней и... температурой чуть ниже нуля. Посему для начала занялись фарами, ну и, конечно, несмотря на давно прошедшие праздники, съездили-таки к Деду Морозу. Дедушка, как сообщило местное телевидение, гостил в Киргизии, но за вход на его территорию все равно просили по 460 рублей с носа! Поскольку наплыва посетителей не было, скучающий охранник предложил: по полторы сотни мимо кассы. Нам и это показалось нахальством, тем более на фоне остальных местных цен. В общем, что там за бревенчатыми дедовскими стенами, мы так и не узнали. Зато мороз пришел, да какой: за ночь температура упала до –18°С, за день еще градусов на восемь, а к следующему утру до –33°С!

Дождались! А то пришлось бы позорно ретироваться и доделывать запланированное дома (в Москве, кстати, вскоре тоже наступила оттепель). Температура падала на глазах! За час, пока измеряли эффективность отопления «Волги», свалилась на 3–4 градуса. Но для сравнения это не очень существенно, тем более что «Сайбер» не просто теплый – горячий автомобиль! Правда, даже при положении распределителя «стекло – ноги» в головах водителя и пассажира заметен значительный температурный перевес в ущерб комфорту: лицу горячо, ногам холодно. Это, кстати, поняли еще в дороге. Тем не менее только у «американца» при 30-градусном морозе почти не обмерзали стекла, за что его из «прожорливого» переименовали в «знойного». В колонне тут же начались разговорчики, что между этими двумя особенностями есть прямая связь: львиная доля бензина, де-

«ШКОДА-ОКТАВИЯ»

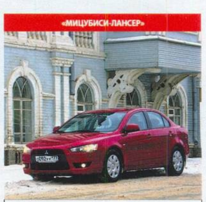


Средний расход топлива 7,4 л/100 км.

(+) Удобная посадка на рабочем месте, сбалансированные ездовые возможности.

(–) Недостаточная для плохих дорог энергоемкость подвесок, невыразительная в холода система отопления и вентиляции.

«МИЦУБИСИ-ЛАНСЕР»



Средний расход топлива 7,3 л/100 км.

(+) Надежная подвеска, удобные сиденья и органы управления.

(–) Шумные система выпуска и подвески на мелких неровностях, недостаточно эффективная (при температуре ниже –25°С) система отопления.

«ПЕЖО-308»

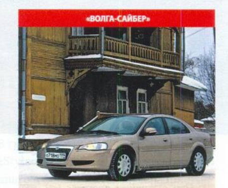


Средний расход топлива 7,3 л/100 км.

(+) Уверенный пуск, хорошая, добротная подвеска.

(–) Неудобная посадка на рабочем месте, посредственная вентиляция.

«ВОЛГА-САЙБЕР»



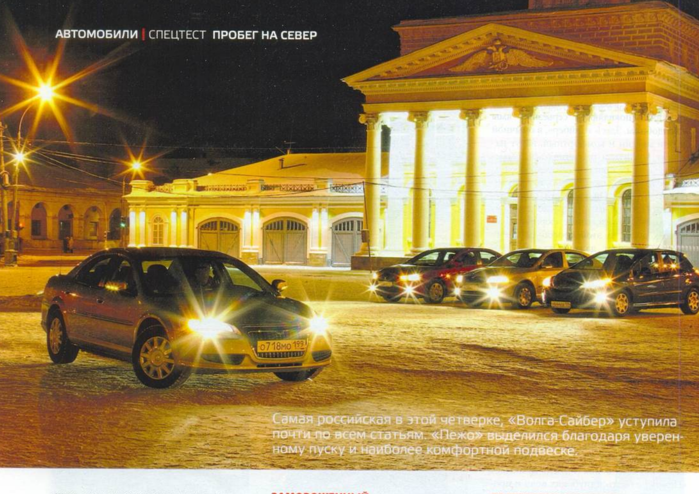
Средний расход топлива 9,7 л/100 км.

(+) Мощный отопитель, автомобиль комфортен

(–) Плохой пуск в мороз, неудобный вход-выход, сильная раскачка кузова на плохих дорогах и высокой скорости.

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ





Самая российская в этой четверке, «Волга-Сайбер» уступила почти по всем статьям. «Пежо» выделился благодаря уверенному пуску и наиболее комфортной подвеске.

скать, уходит как раз на прогрев салона. Злословили, наверное, из зависти...

При статичном прогреве (см. графики) на стоянке возможности отопителей «Лансера» и «Шкоды» примерно одинаковы. В движении немного по-другому. При промежуточном положении регулятора потоков («стекло – ноги») «Мицубиси» явно стремится большую часть тепла направить вниз, «Октавия», наоборот, активнее греет верхнюю часть салона. Уравнивает машины его величество Мороз. Когда начинают сильно обмерзать стекла, включая ветровое, не до комфорта: приходится направлять поток то на ноги, то на стекла.

«Пежо-308» по отоплению самый странный. На стоянке большую часть тепла почему-то передает ногам правого заднего пассажира. Галантность? Хуже, что при температуре чуть ниже –20°С верх ветрового стекла заметно затягивает инеем, а в боковые передние видны лишь зеркала. При более высоких температурах (–18...–15°С) ощущался дискомфорт, вызванный скорее вентиляцией, нежели отоплением: в салоне жара, но боковым стеклам (даже передним) далеко до прозрачности. Короче, в этом тесте у «Пежо» последнее место.

ЗАМОРОЖЕННЫЙ

Помните эту комедию, в которой человека извлекают из глыбы льда, а затем оживляют? С утра, когда на градуснике высветилось –33°С, пробег приобрел несколько авантюрный оттенок. Заведем? Машины, которые встали на холодную стоянку в середине предыдущего дня, вымерзли на совесть. Утром нас встретили четыре глыбы льда.

«Пежо», словно желая реабилитироваться за нелады с отоплением, ожил сразу, как будто и не замерзал. Горазды все же французы преподносить сюрпризы!

«Октавия» и «Лансер» не то чтобы капризничали, но завелись с ленцой, заставив слегка понервничать.

«Волга-Сайбер» вовсе не подала признаков жизни: аккумулятора хватило лишь на две короткие попытки. Виноват, видимо, автомат, вернее, не очень подходящее масло, залитое в него на заводе. К слову, уже при –20°С стартер крутил небойко. «Прикурить» не удалось: стартер ни в какую не развивал нужных оборотов. Оттащили глыбу льда, то бишь «Сайбер», в относительно теплый бокс, там отогрели и оживили.

ПРОВЕРЯЕМ! ДОВЕРЯЕМ?

Путь домой всегда короче, тем более без продолжительных остановок. Постепенно отдаляемся от разбитых и обледенелых дорог, да и показатели бортовых термометров потихоньку растут.

Сделать машину для огромной страны с самыми разными условиями эксплуатации, конечно, непросто. Тем более что наши требования растут, как, впрочем, и цены. Очевидно, все испытуемые не лишены недостатков. Скажем, конструкторам «Пежо» для прочной прописки своих машин в России неплохо бы усовершенствовать отопление и вентиляцию, поколдовать над посадкой. «Мицубиси-Лансер» на морозе тоже не эталон, вдобавок явно грубоват и слишком шумный, да багажник у него маловат для дальней семейной поездки. К «Шкоде» претензий минимум (хотя холод и плохие дороги она недолюбливает), вот только улучшить ей обзорность определенно не помешало бы. Ну а «Сайберу», чтобы сделаться по-настоящему российским, нужно самое пристальное внимание производителей. Хорошей «нашемаркой» стать нынче нелегко, тем более что это давно и совсем неплохо получилось у иных «ино». ЗР

Desperados

Когда речь заходит об испанцах, в памяти невольно всплывает Антонио Бандерас в фильме «Десперадос» («Отчаянный»). Денис Арутюнян отправился на родину известного актера, в Малагу, чтобы понять, достоин ли «СЕАТ-Эксео» представлять Испанию в автомобильном мире. Фото автора и СЕАТ.

За 23 месяца можно успеть многое – например, снять пару фильмов. Но разработать автомобиль в столь сжатые сроки мало кому удается. Испанские инженеры гордятся своим достижением: седан «Эксео» действительно появился на свет удивительно быстро. Правда, новизна машины вызывает сомнения…

МАСКА ЗОРРО

Голливудские режиссеры настойчиво убеждают, что неутомимый борец за справедливость обязан скрывать лицо под маской (которая, впрочем, почти ничего не скрывает). Похоже, дизайнеры СЕАТа взяли этот прием на вооружение. С первого взгляда обнаруживаешь: из-под фирменных резковатых очертаний проступает облик собрата по концерну – седана «Ауди-А4» предыдущего поколения. Немудрено: ведь он и послужил донором кузова и «внутренних органов» для «Эксео». Может, сходство ограничивается только внешностью?

Надежда на сюжетную интригу угасает, стоит распахнуть водительскую дверь. Все солидно, удобно и добротно, но очень знакомо. Передняя панель из хорошего пластика, утопленные в четыре колодца приборы, руль – все напоминает о близком родстве с «немцем». Даже экран мультимедийной системы со встроенной навигацией – упрощенный аналог комплекса MMI, который ставят на младшие модели «Ауди». А вот кожаные кресла, атрибут дорогой комплектации Style, не подходят под немецкие стандарты: не балуют боковой поддержкой да и подушка мягковата. Для сравнения пересел в более дешевую машину: она неожиданно порадовала и упругой жесткостью набивки, и удобным профилем. К тому же ткань приятна на ощупь, а ее строгая расцветка органично дополняет интерьер.

Другой сюрприз притаился на заднем диване. С трудом втиснул ноги, колени уперлись в спинку переднего сиденья, голова вступила в контакт с низким потолком – подобная теснота заставит применить к пассажирам искусственный отбор. Зато под крышкой багажника такой простор, что невольно подумал: может, стоило отвести под него чуть меньше места ради удобства седоков?

Мысленно сравнивая СЕАТ с прародителем, чуть не забыл, что даже фильмы-римейки обычно не лишены самобытных черт. Например, под крышкой барадачка скрывается… другая крыш-





ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	SEAT Exeo		
	1,6	1,8	2,0 TSI
Общие данные			
Размеры, мм: длина/ ширина/ высота	4661/1772/1430		
база	2642		
колея спереди/сзади	1522/1523		
Объем багажника, л	460		
Снаряженная масса, кг	1310	1400	1430
Полная масса, кг	1870	1960	1990
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,6	9,3	7,3
Макс. скорость, км/ч	190	217	241
Топливо/ запас топлива, л	A95/70		
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	5,7	6,1	5,8
городской цикл	10,6	10,9	10,9
смешанный цикл	7,5	7,9	7,7
Двигатель			
Расположение	спереди продольно		
Конфигурация	P4		
Число клапанов	8	20	16
Рабочий объем, см^3	1595	1781	1984
Степень сжатия	10,3	9,5	10,3
Мощность, кВт/ л.с.	75/102	110/150	147/200
при об/мин	5600	5700	5100
Крутящий момент, Н·м	148	220	280
при об/мин	3800	1800	1800
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	M6		
Ходовая часть			
Подвеска: спереди/сзади	независимая многорычажная		
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем		
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые		
Размер шин	205/55R16	225/45R17	225/40R18

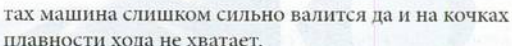
Умеренно консервативный дизайн и неплохие материалы создают весьма уютную атмосферу.

ка, а уже под ней – небольшой холодильник для напитков. Поначалу озадачил и люк в крыше – сервопривод может приподнять или сдвинуть его, но открыть шторку нельзя. А все потому, что там не стекло, а солнечная батарея, которая питает климатическую установку – для солнечной Испании решение весьма остроумное. Правда, покупателям в более пасмурных странах платить за подобную опцию нет смысла.

КАРАМБА, КОРРИДА И...

…черт побери! Неужели я впопыхах схватил ключи от дизельной машины? Услышав характерное тарахтение под капотом, сверился с документами: ошибки нет – мне достался автомобиль с 2-литровым бензиновым турбомотором. Впрочем, почти все уроженцы Пиренейского полуострова не отличаются тихой речью. Зато тяга что надо, машина устремляется вперед с завидной прытью профессионального тореадора. Неплохо работает и шестиступенчатая механическая коробка: ходы рычага невелики, передачи включаются с приятным клацаньем. Жаль, не удалось опробовать вариант с автоматом – машины с немецким агрегатом Multitronic появятся только к концу года.

Плавно покачиваясь на неровном шоссе, «Эксео» наполняет салон все новыми звуками. Перекрывая соло аудиосистемы, в унисон мотору завыл ветерок вокруг стоек ветрового стекла, вот шины запели свою песню, когда гладкий асфальт под колесами сменился шершавым. В следующий момент раздался гулкий удар – это амортизаторы отработали невинную, на первый взгляд, ямку. Случайность? Нет, ведь это авто с подвеской «комфорт». Но от такого комфорта я бы отказался: в поворо-





Солнечная батарея в крыше – для нашей страны скорее забавная игрушка, для солнечной Испании вполне практичное решение.

Несмотря на немалые габариты автомобиля, расположившимся сзади пассажирам тесновато. Видимо, испанскому темпераменту не чужд известный эгоизм.



тах машина слишком сильно валится да и на кочках плавности хода не хватает.

Во многих фильмах трюки главного героя исполняет не звезда, а дублер. Пересев на «Эксео» с менее мощным, 1,8-литровым двигателем, подумал: это совсем другой автомобиль. Звуковое сопровождение не изменилось, зато подвеска настроена на «спорт» – пожалуй, чуть жестковата, но крены стали умеренными, на дороге автомобиль стоит куда увереннее. А вот мотор, лишенный 200 кубиков, слабоват; силенок хватает только для размеренной неторопливой езды. Чтобы не заглохнуть на покатом холмике, пришлось перейти с четвертой на третью, а потом и вовсе на вторую. Логика конструкторов осталась для меня загадкой: почему названия «спорт» и «комфорт» распределили именно так?

По законам жанра в конце фильма герой обязан снять, наконец, маску и явить свое истинное лицо. Неоднозначный характер автомобиля – еще не повод его ругать. Уверен: кому-то придется по вкусу испанское понимание немецких идей. Главным препятствием на пути «Эксео» к успеху может стать цена: диапазон – от 21 000 до 26 000 евро. Продажи стартуют в Германии и Италии. Боюсь, когда машина доберется до России, по стоимости она будет конкурировать с куда более именитыми соперниками. Есть ли у испанского «мачо» шансы достойно выступить в такой компании? В большинстве фильмов герой, как правило, побеждает. Но в жизни не всегда, как в кино... **ЗР**

При взгляде сбоку особенно заметно сходство с немецким прототипом. Поможет ли это возбудить интерес покупателей?

SEAT Exeo – претендует на звание стильного автомобиля, но больше заслуживает определения «спокойный и выдержанный».



Средство для забывчивости

Родстер «Мазда MX-5» отмечает двадцатилетие. В юбилейном году машина предстала обновленной. На празднике побывал Максим Сачков. Фото автора и «Мазды».

ЗДРАВСТВУЙ, «МАЗДА» МОЛОДАЯ!

Глядя на MX-5, поражаешься ее моложавости. Столько лет позади, а она по-прежнему подтянута и элегантна. Вот что значат японские гены! Хотя и очередная пластическая операция пришлась как нельзя более кстати. Автомобильные косметологи вернули ей то, что с годами теряет любой, – свежесть облика. При этом метаморфозы не столь существенные: дизайнеры немного изменили форму крыльев и бамперов, заставили хищно ухмыляться решетку радиатора, иначе прорисовали светотехнику. Кстати, одна из характерных новинок скрыта именно в фонарях: в свете фар другого автомобиля в них вспыхивает отблеск в форме буквы U. При случае понаблюдайте – весьма эффектно!

Но не только ради эстетики трудились инженеры. Многие кузовные детали они модернизировали, чтобы укротить враждебные аэродинамические вихри. Расширенные дефлекторы передних колесных арок и пороги снизили вредное воздействие воздуха на колеса, новые зеркала уменьшили сопротивление воздуха, а выпученные фонари минимизировали турбулентность потоков за автомобилем. Чтобы приглушить шум от дороги, рычаги передней подвески машины с жесткой крышей заполнили уретаном, усилили поперечину кузова, повысили жесткость дверных проемов, добавили звукоизоляции в переднюю часть крыши. Теперь на шоссе с далеко не идеальным покрытием, каких в Италии достаточно, уровень шума в салоне на скорости 60 км/ч снизился на 2,7 дБ.

ЗАБЫТЬ ВСЕ!

Подумать только, весна еще не началась, а я уже рассекаю воздух в открытой машине! Спасибо мягкому климату Южной Италии и умело поддерживающей температуру климатической установке «Мазды». Однако прохладный ветерок очень кстати остужает горячие головы – иначе сорвет крышу. Ведь самая выдержанная MX-5, вооруженная 6-ступенчатым автоматом (кстати, новинка модели), готова завести даже закостенелого флегматика. Машина способна безропотно тащиться за медленно огибающими горы автобусами и грузовиками: плавно и почти без запинок меняются передачи, что-то недовольно, но негромко бурчит 2-литровый двигатель.

Однако лишь появляется просвет на встречной полосе, руки и ноги начинают работать словно против вашей воли. Двигатель грозно басит, как подросток, старающийся копировать взрослых. Настроенные системы впуска и выпуска создают иллюзию, что кубиков под капотом, как минимум, вполовину больше. Приятный, насыщенный звук пробуждает в сидящем за рулем



Обновленная Mazda MX-5 стала современнее и комфортнее, но не утратила основные достоинства – эффектную внешность и заводной характер.

ДВАДЦАТЬ ЛЕТ НАЗАД

В середине 1980-х «Мазда» задумала смелый шаг – возродить класс родстеров. И в 1989 году на автосалоне в Чикаго дебютировал двухместный автомобиль с мягким откидывающимся верхом, передним расположением двигателя и приводом на задние колеса. Легкая и маневренная, с эффектной внешностью, машина оправдала надежды конструкторов и маркетологов, быстро завоевав популярность. В 1993 году появилась более мощная модификация с 1,8-литровым мотором, а еще через пять лет увидело свет второе поколение MX-5. Третье представили на Женевском автосалоне четыре года назад. Вслед за модификацией с мягким верхом модельный ряд пополнил родстер-купе со стальной крышей, снабженной электроприводом.



Вместе с экстерьером посвежел и салон – помимо новых материалов, расцветок и декоративных вставок, появилась иная аудиосистема (как на «Мазде-6») и сиденья с улучшенной боковой поддержкой.





юношеский азарт. Уже не замечаешь дешевую отделку, наезжающую на брови рамку ветрового стекла, неудобную регулировку рулевой колонки. Хочется с каждым поворотом ехать быстрее, благо этому способствуют прекрасно настроенное шасси, рулевое управление и идеальная развесовка (50:50) по осям. Разработчики модернизировали переднюю подвеску, изменив расположение шаровых шарниров. Тем самым удалось опустить центр крена на 26 мм, сделав поведение автомобиля в повороте более прогнозируемым. Кстати, у 2-литровой версии с 6-ступенчатой механикой спортивное шасси с амортизаторами «Бильштайн». Комфорта даже от штатной подвески не ждите – стыки и небольшие ямки MX-5 парирует жестко. А по серьезно разбитым дорогам вблизи легендарного города Помпеи (кажется, шоссе не ремонтировали со времен того разрушительного извержения Везувия) пришлось ехать очень медленно:



Складная жесткая крыша весит всего 37 кг, благодаря чему удалось сохранить идеальную развесовку по осям.



Чтобы откинуть жесткую крышу, нужно снять ее с предохранителя и нажать кнопку (не перепутайте с аварийкой!) на центральной консоли. Всего через 12 с верх скроется в багажнике.

Убрать мягкий верх в багажник может любой, кто честно прошел медкомиссию: процесс не требует серьезных физических и умственных усилий и занимает несколько секунд.



заставлял осторожничать не только небольшой дорожный просвет, но и звуки, выдающие невысокую энергоемкость подвесок.

Обновленный мотор объемом 2,0 л неплохо тянет с низких оборотов, но больше ему по душе, когда стрелка тахометра гуляет у красной зоны. Новые поршни, пружины клапанов, шатунные подшипники позволили поднять максимальные обороты двигателя до 7500 в минуту. Все хорошо, но автомат предательски подтыкает повышенную передачу, не разрешая мотору раскрутиться до ограничителя. Вывод прост: не хотите отдавать инициативу электронике, выбирайте «ручку». Проверено на себе: даже самая дешевая 1,8-литровая версия с 5-ступенчатой механической коробкой, несмотря на официальные разгонные показатели, кажется шустрее и подвижнее. Прикидывайте, что вам больше по сердцу – комфорт или удовольствие?

«Мазда MX-5» – отличное средство, чтобы на время забыть о проблемах и делах. Но употреблять его каждый день не стоит, хотя бы потому, что появится иммунитет и оно перестанет помогать. Впрочем, дозировку и частоту применения для каждого конкретного случая лучше рассматривать отдельно. **ЗР**

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Mazda MX-5 (версия с мягким верхом)	
	1,8 MZR	2,0 MZR
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4020	
ширина	1720	
высота	1245	
база	2330	
колея спереди/сзади	1490/1495	
Объем багажника, л	150	
Радиус поворота, м	5,0	
Снаряженная масса, кг	1075	1080 (1100)*
Полная масса, кг	1375	
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,9	7,6 (8,5)
Макс. скорость, км/ч	194	212 (192)
Топливо/ запас топлива, л	A95/50	
Расход топлива, л/100 км:		
загородный цикл	5,5	5,8 (6,1)
городской цикл	9,5	10,1 (10,9)
смешанный цикл	7	7,4 (7,9)
Двигатель		
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация	P4	
Число клапанов	16	
Рабочий объем, см³	1798	1999
Степень сжатия	10,8	10,8
Мощность, кВт/ л.с.	93/126	118/160
при об/мин	6500	7000 (6700)
Крутящий момент, Н·м	167	188
при об/мин	4500	5000
Трансмиссия		
Тип	заднеприводная	
Коробка передач	M5	M5/M6 (A6)
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	на двойных поперечных рычагах	
сзади	многорычажная	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	
Тормоза:		
передние	дисковые вентилируемые	
задние	дисковые	
Размер шин	205/50R16	205/50R16, 205/45R17

*В скобках данные для версий с автоматической коробкой.




Рестайлинг не отразился на объеме багажника – в распоряжении водителя и пассажира 150 л для поклажи. Открыть отсек для вещей можно из салона либо с брелока.



С паспортом европейца

В конце прошлого года в Ношовице (Чехия) пущен автозавод «Хёндай», начавший выпуск модели i30 для всей Европы, в том числе для России. На новых машинах по испытательному полигону и окрестностям новейшего завода колесил Юрий Нечетов. Фото автора.

Предприятие HMMC (Hyundai Motor Manufacturing Czech) просто поразило своей новизной – с него будто только что сняли целлофановую обертку. В стерильном вестибюле на стене два снимка с датами: чистое поле, сфотографированное 31 октября 2006 года, и это же поле, но уже с серебристыми корпусами – 4 декабря 2008-го. Завод стоимостью в миллиард евро, на котором 2750 рабочих будут собирать в год до 60 тысяч автомобилей, построен всего за два года и начал функционировать совсем недавно…

ДАЛЬНЯЯ ДОРОГА

Наклейка «Russia» на стекле указывала страну-заказчика и сулила красному хэтчбеку дальнюю дорогу и нелегкую судьбу. Ну что же, это даже символично, что первый километр на нем проедет русский, а не, скажем, грек.

Салон без дизайнерской и эргономической зауми, аккуратный, удобный и весьма просторный. Особенно много места сзади: там вообще можно сползти вниз по спинке, приняв полулежачее положение! На кожаном руле серебристые вставки и кнопки аудиосистемы, внизу на консоли – порты USB и AUX для внешних устройств. Для пущего комфорта – перчаточный ящик-холодильник. А еще шесть подушек безопасности в любой комплектации и 34 балла в крэш-тестах EuroNCAP. Так-то…

БЕНЗИН – ФЛЕГМАТИКАМ, СОЛЯРКА – САНГВИНИКАМ

«Хёндай-i30» построен на базе родственного «КИА-Сид» – автомобили весьма похожи, и выпускают их в тесной кооперации, используя одни и те же моторы КИА и трансмиссии «Хёндай». Мотор 1,6 л, как и другие бензиновые, оснащен системой регулирования фаз газораспределения CVVT и развивает великолепные 122 силы – давно ли о таком можно было только мечтать? Говорят, с механической коробкой передач сотню машина набирает за 11 секунд, но у меня степенный четырехступенчатый автомат, а с ним динамика скромная. Хотя для городских поездок ее, пожалуй, достаточно.

На следующий день я карабкался по окрестным холмам на 1,4-литровой модификации, досадуя, что взял троих пассажиров. Как и вчерашняя, эта машина для одиноких флегматиков, максимум – для меланхоликов. Однако ес-



Если закрыть эмблемы, национальность корейской машины, созданной в немецком дизайн-центре, определить невозможно – обычный «европеец».



Салон симпатичный, исполнение аккуратное, материалы добротные. Не очень удобной показалась голубая подсветка приборов,



По сравнению с хэтчбеком у универсала не только увеличен задний свес, но и на 50 мм растянута база, а объем багажника возрос до 415 л.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	HYUNDAI I30			
	1,4 МКП	1,6		1,6 CRDi
		МКП	АКП	МКП
Общие данные				
Размеры, мм: длина/ ширина/ высота	4245/1775/1480 (4475/1775/1565)*			
база	2650 (2700)			
колея спереди/сзади	1546/1544			
Снаряженная масса, кг	1193	1193	1214	1291
Полная масса, кг	1720		1740	1820
Объем багажника (VDA), л	340/1250 (415/1395)			
Радиус поворота, м	5,1			
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,7	11,0	12,1	11,6
Максимальная скорость, км/ч	187	192	183	188
Топливо/запас топлива, л	A95/53			ДТ/53
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	5,2		5,7	4,1
городской цикл	7,6	8,0	9,0	5,7
смешанный цикл	6,1	6,2	6,9	4,7
Двигатель				
Расположение	спереди поперечно			
Конфигурация	Р4			
Число клапанов	16			
Рабочий объем, $см^3$	1396	1591		1582
Степень сжатия	10,5	10,5		17,3
Мощность, кВт/ л.с. при об/мин	80/109 6200	90/122 6200		85/116 4000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	137 5000	154 4200		255 1900–2750
Трансмиссия				
Тип	переднеприводная			
Коробка передач	M5		A4	M5
Ходовая часть				
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная			
Рулевое управление	реечное с электроусилителем			
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые			
Размер шин	185/65R15, 205/55R16			

*В скобках данные универсала.

ли все же удалось разогнаться, отличная настройка шасси и острый отзывчивый руль, делающий лишь 2,7 оборота от упора до упора, позволяют получить удовольствие от точного следования изгибам дороги. В этом велика заслуга эффективной многорычажной задней подвески – сложные технические решения постепенно сползают вниз по иерархической лестнице моделей. Еще бы над изоляцией колесных арок поработали, а то гравий лупит по кузову, как в бубен!

Зато 1,6-литровый дизель оказался чудо как хорош! В нем невеликие 116 сил, но отличный момент 255 Н·м от 2000 оборотов и плюс к тому механическая коробка: наступил на педаль – и улетел вперед без всякой суеты с передачами и надрывного воя! А расход топлива мизерный – лишь 4,1 л/100 км по шоссе.

ДЛЯ НАЧАЛА – БЕНЗИНОВЫЕ ХЭТЧИ

К моменту выхода журнала красный хэтчбек уже будет красоваться в шоу-руме какого-нибудь российского дилера. Цена топ-версии Style – 715,9 тыс. руб. Отказавшись от автомата, сэкономите 35 тыс. руб., а пожертвовав системой стабилизации ESP и кожаным салоном в пользу комплектации Comfort, сохраните еще 42 тыс. руб. Минимальный же 1,4-литровый Classic обойдется в 530,9 тыс. руб. К сожалению, вопрос о поставке дизелей (есть еще моторы 1,6 л, 90 л.с. и 2,0 л, 140 л.с.) пока не решен, но чуть позже обещают бензиновый двигатель 2,0 л, 143 л.с. и универсал SW.

Кстати, об индексах: они присвоены всем новым моделям «Хёндай» – от i10 до ix55 – вместо имен. Говорят, так привычнее европейцам… **ЗР**

Даже когда передние кресла отрегулированы на седоков ростом 180 см, сзади достаточно места и для еще более рослых пассажиров.





«Порше» как тягловая сила

Компания «Порше» представила «Кайенну» с экономичным дизельным двигателем. Автомобиль хорош, но скорее для Европы; в России его перспективы сомнительны, считает Юрий Нечетов. Фото автора.

«Автомобиль не роскошь...» – сказано не про «Порше». Знаменитая немецкая марка – это как раз роскошь огромной мощи и потрясающей динамики. Пусть мало кто в полной мере использует эти качества, но все владельцы ими дорожат. И вдруг тебя, сполна заплатившего за удовольствие, лишают такой возможности!

Скорее всего, именно так воспримут российские почитатели марки дизельный «Порше-Кайенна». А вот в Европе, где в порядке вещей забрать из ресторана недоеденное и с точностью до цента отмерить чаевые, где все тщательнее просчитывают расходы и загрязнение окружающей среды, такой автомобиль имеет шансы на успех. Что приобретает и что теряет его владелец?

ПРИОБРЕТЕНИЯ

Прежде всего, расставим точки над i – трехлитровой V-образной дизельной «шестерки» стесняться не придется. Это высокотехнологичный агрегат производства «Ауди» – компания входит в концерн «Фольксваген», половина акций которого принадлежит «Порше». При мощности мотора 240 л.с. его литровая отдача (81 л.с./л) даже чуть выше, чем у бензиновых «Кайенны» и «Кайенны S». А уж увеличенным до 550 Н·м крутящим моментом он перекрывает даже «Кайенну GTS» с 400-сильной бензиновой «восьмеркой»!

Огромный момент на малых оборотах делает дизельную модификацию великолепным тягачом для прицепа массой до 3500 кг. Причем к выдвигающемуся с помощью электропривода фаркопу прицепят, скорее всего, коневозку с любимыми лошадьми или трейлер с катером – на скачках и регатах владельцы «Порше» встречаются куда чаще, чем в демократичных кемпингах.

Само собой, дизель весьма экономичен: обещанный расход топлива всего 9,3 л на сотню. Парадоксально, но это даже меньше (на 0,3 л), чем у исходного агрегата «Ауди». Учитывая низкое тепловыделение двигателя, в стандартную комплектацию включили автономный отопитель. Запас хода на 100-литровом баке превышает 1000 км – производители предназначают новую модификацию для дальних пробегов. По замыслу правильно, но в реальной жизни владелец «Порше», вероятнее всего, потратится на авиабилет, отправляясь в дальние края.



Внутри «Кайенна Дизель» ничем не отличается от бензиновых версий...

…кроме тахометра с красной зоной от 4500 об/мин и указателя пробега на остатке топлива, зашкаливающего при полном баке за 1000 км.

Не скажу, что во время тест-драйва я «отжигал», но расход 11,9 л/100 км оказался заметно больше заявленного.



А вот личный вклад в борьбу с парниковым эффектом и загрязнением окружающей среды для сознательных европейцев весьма важен – эмиссия углекислого газа составляет всего 244 г/км. Впрочем, этот показатель теперь актуален и для компании «Порше» в связи с европейским ограничением средней (по модельному ряду) величины выброса.

ОСОБЕННОСТИ

Когда-то считалось, что дизельные машины тихоходны – сегодня это мнение полностью опровергнуто. Конечно, бензиновую «Кайенну Турбо» 500 «лошадей» разгоняют до сотни за сумасшедшие 5,1 с, а «Кайенна Дизель» тратит на это «целых» 8,3 с. Но и это на одну десятую быстрее, чем у модификации с почти 300-сильной бензиновой «шестеркой», а ведь ее трудно обвинить в медлительности. Далеко не у всех производителей даже самые заряженные версии имеют лучшие показатели!

Во всяком случае, я за рулем «Кайенны Дизель» совершенно не чувствовал себя ущербным. Мотор легко забрасывает стрелку тахометра за четыре с половиной тысячи, напористый разгон сопровождается совсем не дизельным саунд-треком – говорят, над выпускной системой немало поколдовали, добиваясь «типичного звука «Порше»! А вот с «неправильными» звуками пришлось бороться: в многослойном ветровом стекле применена специальная шумоизолирующая пленка. Кстати, волокнистые звукопоглощающие панели позволили сэкономить 20 кг по сравнению с обычными материалами.

В стандартную комплектацию входит шестиступенчатый адаптивный «Типтроник S» – в спокойных режимах он работает отлично, а если задержки при срабатывании кик-дауна покажутся долгими, можно перейти на ручное управление посредством клавиш, расположенных на руле. Передаточные числа одинаковы для всех модификаций «Порше», у дизельной лишь изменена программа управления под иной диапазон оборотов силового агрегата. Кроме того, применена блокировка гидротрансформатора двумя фрикционными дисками, как и у всех коробок, работающих с высокомоментными восьмицилиндровыми моторами. Естественно, в редукторах установлены «короткие» главные пары (i = 3,9).



Отличительный признак дизельной модификации – черный, а не хромированный шильдик Cayenne на двери багажника.

В развале «шестерки» расположен балансирный вал, в алюминиевых головках – по два распредвала. Роликовые толкатели позволяют снизить потери на трение. Мотор оснащен турбонаддувом изменяемой геометрии с максимальным давлением 2,3 бар и интеркулером. Во впускных патрубках – регулируемые вихревые заслонки, улучшающие смесеобразование. Система питания – «коммон рейл» с давлением 1800 бар. В зависимости от исполнения двигатель соответствует требованиям Евро IV или Евро III.

В пьезоэлектрической форсунке общая масса подвижных деталей на 75% меньше, чем в электромагнитной. Быстродействие на уровне 1/10 000 с позволяет осуществлять до пяти импульсов впрыска за один такт. Этим достигается более равномерное, безударное горение, снижение уровня шума и выброса вредных веществ.

PORSCHE CAYENNE DIESEL 3,0

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм:	
длина	4798
ширина	1928
высота	1699
Снаряженная масса, кг	2240
Полная масса, кг	3015
Разгон 0–100 км/ч, с	8,3
Максимальная скорость, км/ч	214
Топливо	ДТ
Запас топлива, л	100
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	11,6
загородный цикл	7,9
смешанный цикл	9,3

ДВИГАТЕЛЬ:
дизельный V6, 24 клапана, 2967 см^3, 176 кВт/240 л.с. при 4000–4400 об/мин, 550 Н·м при 2000–2250 об/мин, расположен спереди продольно.

ТРАНСМИССИЯ:
полноприводная с понижающей передачей, А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвеска – спереди двойные поперечные рычаги, сзади многорычажная; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 235/65R17.

Доработанную систему курсовой устойчивости PSM (Porsche Stability Management) опробовать не удалось; говорят, она адаптирована для бездорожья и в зависимости от грунта допускает большую степень буксования или блокировки колес. Это улучшает проходимость и уменьшает тормозной путь на рыхлом грунте в сравнении с обычными, «асфальтовыми» настройками.

ОБЫДЕННОСТИ

Как и у всех «кайенн», у дизельной постоянный полный привод с распределением крутящего момента между передней и задней осями в пропорции 38:62. Электронная блокировка межосевого дифференциала позволяет менять это соотношение; есть и принудительная блокировка. В раздаточной коробке сохранена понижающая передача (i = 2,7), хотя при таком потенциале двигателя она понадобится лишь в самых сложных условиях.

Пружинная подвеска, как у базовой «Кайенны» с бензиновой «шестеркой». Изменены лишь характеристики с учетом увеличенной на 70 кг массы двигателя. В списке опций две пневмоподвески – обычная и активная с регулируемой жесткостью амортизаторов. Про многочисленные системы комфорта и безопасности, бесконечные списки оборудования распространяться не буду – дизельный «Порше» можно оснастить ничуть не хуже, чем бензиновый.

«Порше-Кайенна» оказалась очень удачной моделью: в 2007/2008 финансовом году компания отчиталась о продаже рекордных 45 478 машин, на них пришлось 49% сбыта. И хотя дизельная модификация вряд ли станет бестселлером в премиум-сегменте, 5–8 тысяч собранных в Лейпциге машин все же найдут хозяев в нынешнем году. Продажи начались в феврале, цена в Европе – 47 250 евро, в Германии (с учетом 19-процентного НДС) – 56 436 евро. В России «Кайенну Дизель» можно купить «всего» за 2 555 700 рублей – и дальше скрупулезно экономить на топливе… ЗР

Международный женский

Японец по происхождению, выпускаемый во Франции, покоряет сердца российских дам. Шансы недавно появившегося в продаже трехдверного варианта «Тойоты-Ярис» оценил Максим Сачков. Фото: Александр Батыру.

Самая компактная из «тойот», поставляемых на наш рынок, быстро стала любимицей прекрасной половины человечества. Рискну предположить, что версия с тремя дверями понравится еще больше. Избавившийся от «лишних» деталей «Ярис» выглядит не столько подтянутым, сколько круглым и милым… Таких женщины жалеют, а потому любят.

Этот синий цвет вам кажется скучным? Возможно, вы измените свое мнение, увидев его вживую. Нет? Тогда выбирайте другой окрас – например, яркий красный или солидный черный. Палитра у японской модели разнообразная, жаль, маловато в ней радостных цветов. Все-таки маленький автомобильчик не должен потеряться в толпе. Зато над комплектацией ломать голову не придется – трехдверный «Ярис» продают только в исполнении «Терра плюс» с 1,3-литровым двигателем и роботизированной коробкой. Набор оборудования по нынешним временам не богат, но и не беден: четыре подушки, ABS с «брейк-эссистом», аудиосистема, читающая MP3 и управляемая клавишами на руле, кондиционер, электроприводы стекол, зеркал, замков – минимум необходимого для комфортных и безопасных поездок.

Широкая дверь гостеприимно распахивается… Виноват, открывшись на небольшой угол, она упирается в близко припаркованную машину. В пятидверку забраться проще, а тут хоть ограждения вокруг выставляй. Но с водительского места уже трудно определить, сколько у «Яриса» дверей. Над головой много воздуха, в плечах не жмет, да и обзор назад почти не изменился. Пожалуй, за ремнем приходится тянуться чуть дальше, но дискомфорт испытают лишь совсем миниатюрные дамы, придвигающие кресло слишком близко к рулю.

На второй ряд проще попадать с правой стороны – беретесь за рычажок на спинке переднего сиденья, оно услужливо отъезжает, освобождая проход. Конечно, через собственную дверь было бы удобнее, однако даже рослые пассажиры трехдверки не встретят серьезных трудностей при посадке и высадке. Потолок тут пониже, чем впереди, зато ноги есть куда деть.

В городе 87-сильный двигатель – отличный компромисс между экономичностью и динамикой. Правда, пара у мотора не идеальная. Роботизированная коробка нерасторопна при переключениях да и реагирует на команды с задержкой. Однако альтернативы нет – если полюбили трехдверный «Ярис», придется смириться с этим недостатком.

Право, к роботу привыкнуть проще, чем к новым ценам: трехдверный «Ярис» стоит… 693 437 рублей (19 400 долларов). Пожалуй, в нынешней ситуации такой подарок можно преподнести лишь воистину дорогой женщине. **ЗР**



Салон «Яриса» напоминает дамскую сумочку. В немыслимом количестве ниш, карманов, ящичков спрячется все нужное. Главное – потом его найти.

Задние места без дверей, но с окнами логично отдать детям: им удобно, маме спокойно. Итак, ремешки и «изофиксы» ждут ребят!



Отказавшись от двух дверей, покупатель «Яриса» сможет сэкономить 500 долларов. А говорят, трехдверка непрактична.



Toyota Yaris 1,3 Multimode

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм:	
длина	3750
ширина	1695
высота	1530
база	2460
колея спереди/сзади	1470/1460
Снаряженная масса, кг	1100
Полная масса, кг	1480
Разгон 0–100 км/ч, с	13,1
Максимальная скорость, км/ч	170
Топливо	A95
Запас топлива, л	42

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,3 л, 64 кВт/87 л.с. при 6000 об/мин, 121 Н·м при 4200 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная; А5.



Российский на все 100

На Таганрогском заводе разработан собственный автомобиль. Подробности о модели с рабочим индексом C100 разузнал Сергей Баландюк. Фото автора.

Невероятно, но факт: в условиях экономической нестабильности завод вдруг разродился новинкой. Правда, в разработке машины принимали участие корейские инженеры, но действовали по нашему техзаданию. В результате трехлетних усилий удалось создать оригинальный автомобиль. Силовой агрегат, подвески, детали кузова, интерьер – словом, почти все будут изготавливать в Корее и отправлять к нам на сборку. C100 – не клон какой-либо существующей модели. Это машина специально для России; выпускать ее где-либо еще не планируют.

С конвейера пойдут автомобили с кузовом седан или хэтчбек, оснащаться они будут бензиновыми двигателями объемом 1,4, 1,6 или 1,8 л. Два последних будут доступны с 4-ступенчатым гидромеханическим автоматом. Пока в нашем распоряжении только седан с двигателем 1,6 л и механической трансмиссией: они откроют новый модельный ряд.

В самобытности дизайна сомнений нет. Или почти нет: передок с крупными каплевидными фарами все-таки напоминает китайские авто. Зато ребра на боковинах делают кузов стремительным.

TAGAZ C100

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ:

Размеры, мм:	
длина	4514
ширина	1746
высота	1436
база	2610
колея спереди/сзади	1490/1490
сзади	1540
Снаряженная масса, кг	1300
Полная масса, кг	1680

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,6 л, 91 кВт/124 л.с. при 5600 об/мин, 150 Н·м при 4400 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная, М5.



В конкуренции с одноклассниками главное преимущество С100 – качество.

Это уж точно не безликие «Акцент» или «Спектра». А вот в салоне возникает ощущение чего-то знакомого: не то «Лацетти», не то «Элантра»... При этом все приятно на ощупь, удобно и, что главное, добротно: зазоры и швы в норме, люфты минимальные. Самое занятное новшество – изменяемая подсветка приборов: рыжая, зеленая, лунная и фиолетовая – на все вкусы; жаль, что при этом не меняет цвет вся панель! Блок климатической установки, будь то ручная или автоматическая, регулируется удобными круглящами с неплохо выверенными усилиями и оптимальным шагом. А штатная магнитола с MP3 и аудиовыходом добавляет солидности, словно перекочевала сюда с модели более высокого класса. Ощущение качества не покидает и за рулем. За уверенный старт и ровный набор скорости под достаточно тихий аккомпанемент мотора можно простить размазанные переключения, вибрации на холостых оборотах и шум из колесных арок. Управляемость удобна и понятна, а тихая и достаточно плотная подвеска напоминает о себе лишь на крупных неровностях. Словом, у меня не возникло впечатления, что еду на предсерийном образце.

Более скромная версия с мотором 1,4 будет еще интереснее, прежде всего по цене. И тогда – держись, АВТОВАЗ!

По предварительным данным, цены на С100 с двигателем 1,6 будут стартовать с 10 000 долларов. Наиболее дорогую версию – с кожаным салоном, климат-контролем и достаточно богатым оснащением – предложат за 15 200 долларов. **ЗР**

НАША СПРАВКА

Сборка седанов ТагАЗ-С100 начнется в мае текущего года на этой поточной линии. К концу года появятся седан и хэтчбек с иным оформлением передка. Дочернее предприятие «ТагАЗ-Корея» поставляет элементы кузова, а также двигатель и подвески. В планах компании еще три легковые модели разных классов, полноприводный кроссовер с дизелем 2,2 CRDI и коммерческий грузовичок Т100 грузоподъемностью 1 или 1,5 тонны. По мере освоения собственных моделей с конвейера уйдут их прямые конкуренты.





В салоне не приходится ни к чему привыкать, остается лишь выбрать цвет подсветки приборов. Кожаный руль и магнитола – в базовой комплектации.



Двигатель 1,6 л мощностью 124 л.с. ровно тянет на низких оборотах и наделяет автомобиль неплохой динамикой.

Диз-баланс

Критерий красоты – выверенные пропорции, а для товара – баланс цены и качества. Где она, золотая середина при выборе вседорожника? Может быть, дизельный «Кайрон»? Ответ искал Андрей Сидоров. Фото: Александр Батыру.

Тема вседорожников у нас, похоже, всегда будет особенно актуальна. Многих удерживает от покупки только цена автомобиля и расходы на его содержание. Не зря тридцать третий год кряду ВАЗ выпускает «Ниву» практически без изменений. Увы, несмотря на выдающиеся внедорожные качества, имиджевой ее никак не назовешь – маленькая и дешевая. Большой именитый вседорожник раз эдак в пять дороже.

Из этого кратного ценового превосходства половину приходится платить за бренд, треть за собственно техническую сложность и лишь малую часть за внедорожные качества. А стоит ли, если не ставить во главу угла имидж?

Присмотримся к «Кайрону», который с недавних пор собирают в России из корейских комплектующих. Оставим рассуждения о дизайне – спорить о нем бессмысленно, поскольку объективных критериев нет. На мой взгляд, красивая машина. Такие с легкой руки журналистов называют «паркетниками», намекая на беспомощность на настоящем бездорожье. Так ли это, выясним чуть позже, а сейчас прокатимся по асфальту – именно на нем 90% вседорожников наматывают 90% своего пробега.

Двухлитровый 141-сильный наддувный дизель, пятиступенчатый автомат (урожденные «Мерседес-Бенц») – несомненные козыри автомобиля. Отличная динамика, четкие переключения делают езду по городу совершенно неутомительной и, кстати, довольно экономной. Если не попадать в пробки, можно уложиться в 10 литров на сотню. Задумчивости, на которую обычно принято сетовать, я не заметил – вряд ли ручное переключение (а оно здесь предусмотрено) позволило бы отыграть у автомата хоть секунду при разгоне до сотни, а вот сжечь лишнюю соляр-



Воздухозаборник дизеля расположен на уровне капота – вода в него не попадет даже из самой глубокой лужи.

Рулевой механизм надежно упрятан за балкой передней подвески.



ку и загнать обороты в красную зону – это запросто. Пора уже признать, что электронно-механический разум здесь более эффективен.

Впрочем, не будем тратить время на рассказ о том, что лучше попробовать самому. Об эргономике машины, степени удовольствия от езды, дизайне и мягкости сидений вы можете составить собственное впечатление – достаточно записаться на тест-драйв у любого дилера. Лучше обратим внимание на то, что вряд ли можно увидеть и почувствовать в пробной поездке под надзором бдительного продавца.

Помимо силового агрегата, отлично проявили себя аэродинамика и шумоизоляция – на скорости вплоть до максимальной ни свист ветра, ни шум мотора и трансмиссии в салон не проникают. При 150 км/ч мотор раскручен всего до 3000 об/мин. Машина отлично держит курс, однако к резким маневрам на такой скорости не располагает: руль очень уж легкий, а крены при рулении на скорости все же великоваты – дань длинноходной подвеске.

При движении по шоссе нет нужды в полном приводе, вполне можно обойтись задним. Передний же подключается жестко, что полезно на бездорожье. А коли так, то не нужен ни межосевой дифференциал, ни, соответственно, его блокировка, которые стоят денег. Зато есть понижающая передача в раздаточной коробке. Если в придачу к ней оснастить машину настоящими грязевыми шинами, то ее шансы на тяжелых дорогах окажутся весьма неплохими. Минус здесь – умеренный дорожный просвет: всего 200 мм, плюс – такие же ходы подвески.

Однако это лишь формальные признаки «вседорожности». Рамка низко свисающего радиатора на нашей машине уже изрядно погнута в предыдущих тест-драйвах, и то, что не порвали сам радиатор, просто везение. Пластиковая защита когда-то защищала моторный отсек лишь от брызг грязи. Низко расположенный генератор в настоящей грязи тоже обречен. Зато «ноздри» воздухозаборника двигателя подняты на уровень капота, а сапуны из картеров агрегатов выведены под самое днище – намек на возможность преодоления бродов.

И, наконец, коварная опция для тех, кому предстоит ездить по щебеночной дороге – защита бензобака. На первый взгляд, добротный стальной лист вызывает уважение, однако каверза в том, что лист перфорирован довольно большими отверстиями. В них-то и кроется потенциальная опасность, с которой мы столкнулись два года назад на аналогичной машине. Камешки с дороги, залетая в эти отверстия, застревают между защитой и бензобаком и очень скоро протирают последний до дыр. Заклеить же его в полевых условиях хотя бы мылом, чтобы хоть как-то добраться до места ремонта, зачастую непросто.

Еще одно сомнительное для вседорожника решение – запаска в заднем свесе. Кому доводилось воспользоваться ею на бездорожье, уже знают, что лучшее место для запаски – на пятой двери. Решение старо как мир, однако эстет отвергнет его, как разрушающее цельность облика. Что же, стилисту, ставящему на первое место чистоту линий, иногда полезно нырнуть под машину, это поможет ему правильно расставить приоритеты...

А присматривающему себе вседорожник стоит обратить внимание на баланс его цены и потребительских свойств. Престиж престижем, а деньги по-прежнему любят счет. **ЗР**



Генератор на уровне рамы – не лучшее решение для вседорожника.



Низко расположенный радиатор нуждается в серьезной защите. От штатного брызговика остались лишь фрагменты.

Сапун моста, выведенный на максимальную высоту, снижает вероятность попадания внутрь воды.



Камни, залетевшие в отверстия защиты, со временем могут протереть бензобак до дыр.

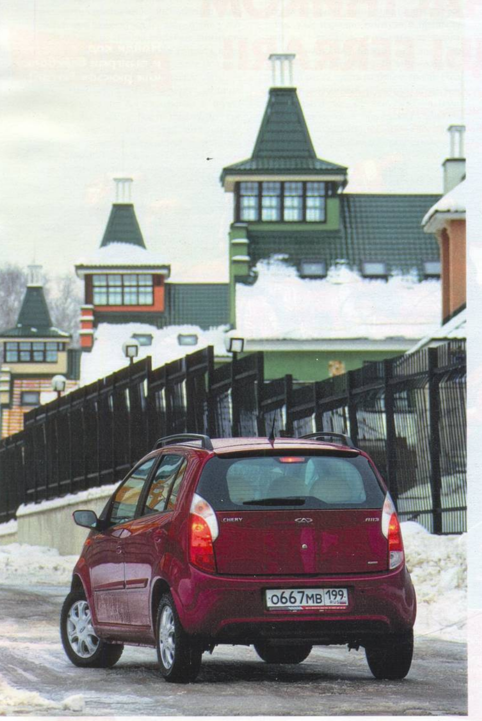


ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	SSANGYONG KYRON			
	2,0 Xdi МКП	2,0 Xdi АКП	2,3 МКП	2,3 АКП
Общие данные				
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4660/1755/1880			
база	2740			
колея спереди/сзади	1570/1570			
Снаряженная масса, кг	1893–2001	1920–2028	1862–1971	1885–1994
Полная масса, кг	2530			
Макс. скорость, км/ч	167	166	167	165
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	6,3	7,1	8,7	9,7
городской цикл	9,9	10,6	14,9	14,8
смешанный цикл	7,7	8,4	11,0	11,6
Двигатель				
Тип	дизельный		бензиновый	
Расположение	продольно			
Конфигурация	P4			
Число клапанов	16			
Рабочий объем, см^3	1998		2295	
Степень сжатия	18		10,4	
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	104/141,4 4000		110/150 5500	
Крутящий момент, Н·м при об/мин	310 1800–2700		214 3500–4000	
Трансмиссия				
Тип	полноприводная			
Коробка передач	M5	A5	M5	A5
Ходовая часть				
Подвеска: спереди	на двойных поперечных рычагах			
сзади	неразрезной мост на винтовых пружинах			
Рулевое управление	с гидроусилителем			
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые			
Размер шин	225/70R16			

В здоровом теле...

Какой дух у новинки российского рынка «Чери-Кимо», выяснял Максим Сачков. Фото: Константин Якубов.



Совсем неплохо! Я и про автомобильную промышленность Поднебесной в целом, и про «Кимо» в частности. Детали кузова подогнаны аккуратно, в зазорах хотя и не застрянет спичка, но по ширине они одинаковы. Даже пятая дверь, удерживаемая газовыми упорами, открывается почтенно медленно, а при постановке на сигнализацию «Кимо» еще и поднимает стекла. В общем, с нескольких шагов увидите привлекательный автомобиль, китайское происхождение которого выдает лишь эмблема. Неудивительно – работало итальянское ателье «Бертоне».

Интерьер – тоже его рук дело. Это уже не набор элементов, напоминающий неправильно собранный пазл, а законченный дизайнерский замысел. Обивки дверей и центральной стойки – оригинальная единая композиция. А форма панели приборов или плоский рычаг ручного тормоза, похожий на лопатку для переворачивания котлет? Дешевые материалы, конечно, скрыть трудно, но они уже не так раздражают, как на ранних «китайцах». Ведь панели не перекошены, не торчат заусенцы на пластике, даже шторки воздуховодов работают безупречно. А скучноватый серый пластик неплохо разбавляют яркие тканевые обивки дверей и сидений.

Подтянулась и эргономика, хотя упрекнуть «Кимо» есть в чем. Я быстро устроился за рулем, причем для этого вполне хватило минимального набора регулировок. А вот человеку ростом выше среднего не столь комфортно – далеко отодвинуться нельзя. Кроме того, в слякотную погоду рослые водители вынуждены пригибать голову: коротенькие дворники очищают скудный сектор стекла. Придется и потолкаться локтями, а еще многие посетуют на узкий педальный узел. Я частенько нажимал одновременно газ и тормоз – забавные ощущения!

Дизайнеры с душой подошли даже к зеркалам – корпуса, будто подведенные реснички, игриво закручены вверх, – но, жаль, не посоветовались с инженерами. Зеркала неидеальны: обзору вперед мешают не столько сами стойки, сколько их массивные основания, наращенные уголками для крепления зеркал. Хоть прорубай в них окошки! Зато боковые подоконники низкие, да и обзор через внутреннее зеркало сносный, а в качестве компенсации за маячащие на заднем плане подголовники есть парктроник.

Об одежке производители позаботились. А о хороших манерах? Увы, до них



«Чери-Кимо» принадлежит к новому поколению китайских автомобилей, которые могут рассчитывать на похудевшие ныне кошельки покупателей.

руки пока не дошли, на дороге «Кимо» ведет себя... по-китайски. Первое впечатление, будто играешь на симуляторе. Из-за почти невесомого и безответного руля едешь не столько по ощущениям, сколько по изменениям картинки на мониторе... извините, в ветровом стекле. Кстати, и рычаг переключения передач, попадая в фиксированные положения, клацает, подобно игровому. Было бы еще по-компьютерному просто управлять машинкой! Ведь здесь приходится свыкаться с заторможенными реакциями, мириться с глубокими кренами, пресекать выпады кормы в поворотах. Не удастся выспаться и пассажирам. Приятно шелестевший на холостом ходу мотор под нагрузкой голосист. А в движении звук в салоне становится объемным – из всех углов различной по частоте и амплитуде «музыкой» отзываются трансмиссия и выпускная система, дополнительные спецэффекты создают аэродинамические шумы и камешки, барабанящие по колесным нишам. С ростом скорости (кстати, от 83-сильного агрегата ожидаешь большей прыти) плавно повышается и голос. «Кимо» ощутимо вздрагивает при встрече с мелкими дорожными неровностями, на крупные подвеска отзывается пугающими ударами.

Многие недостатки «Кимо» перекроет цена: за хэтчбек с симпатичной внешностью, двумя подушками безопасности, ABS, электропакетом просят 302 тысячи рублей. Тело в целом сформировалось, а дух, возможно, окрепнет в борьбе за покупателя... **ЗР**



Расположение парктроника, входящего в штатную комплектацию, оригинальное, но удобное.

Дизайнеры проработали такие мелочи, как «окружение» курильщика или оцифровка рычага переключения передач.

Оригинальный дизайн салона и пристойное качество сборки оценят и скептики.

CHERY KIMO

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	3700
ширина	1578
высота	1564
база	2390
колея спереди	1370
сзади	1355
Снаряженная масса, кг	1040
Максимальная скорость, км/ч	156
Топливо	A92
Запас топлива, л	43

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, P4, 16 клапанов, 1,3 л, 61 кВт/83 л.с. при 6000 об/мин, 114 Н·м при 4500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвеска – передняя типа «Мак-Ферсон», задняя – жесткая балка на продольных рычагах с тягой Панара; рулевое управление реечное с гидроусилителем.



Идет солдат по городу

Известную песню под аккомпанемент итальянского турбодизеля ИВЕКО-F1A всю неделю распевали УАЗ-31631 «Патриот» и Петр Меньших.

Я – UAZ Patriot 2,3 TDi. Имя пишу латиницей специально для моей городской подруги – любит она все заграничное. Я ей с места службы пишу. Пусть читает. Она мной гордиться должна. Ведь в своих письмах я всегда на высоте. У меня ж рост полных 2 метра в фуражке, с релингами то есть. Дед мой, УАЗ 469-й, правда, еще повыше был – у нас в роду все такие рослые. Я ему в деревню фотку отправил: стою, настоящий рамный вседорожник, 2080 мм в плечах (по зеркалам если мерить). Деду больше о трудностях рассказываю: может, что посоветует.

Подруге пишу, что мне брод в 0,7 м нипочем – даже ковер в салоне не замочу. Не скажу же, что мне по уставу больше чем в полуметровую воду лезть запрещено, будто паркетнику какому, – сапуны на мостах наверх не выведены, недолго и воды начерпать. Для женской половины информацию фильтровать нужно. Нытиков девушки не любят…

Сегодня по нашим частям Sollers прошла команда отправить меня на неделю в командировку – стартовать на фестивале вседорожников. Там одни иностранцы, а страну достойно представить надо. Какой переполох начался! Столько внимания за свои юные 3000 км я еще не знал. Включив первую в корейской пятиступенчатой механической коробке «Деймос», выехал за ворота. Весь при параде самой лучшей комплектации Limited 332 Diesel:



Потребность во вседорожниках в России будет еще долго.

ABS, кондиционер, кожаный салон, легкосплавные колеса с широкими шинами 265/70R16… Только подушек безопасности не предусмотрели. Но они нам и не понадобятся. Военному человеку подушка не нужна – его ремень бережет. Зачем под пиропатрон Командира подставлять? Не дай бог, электромагнитный импульс в цепь попадет… Вот и Командир идет. Дальше запишу все как было, дабы ничего не забыть!

ЧЕТВЕРГ, 29.01.09. СОВЕТЫ ИНСТРУКТОРА

Познакомились быстро, по-военному. Командир и есть мой первый пилот на фестивале вседорожников. Вторым водителем назначен Сергей Петров. Он в Думе заседает, о стране и «Рольфе» думает, поэтому на тренировку в школу контраварийной подготовки не приехал. А зря – увидел бы, как я опроверг расхожее мнение, что «Патриот» не для гонок по скользкой дороге. Сейчас изложу, что говорил обо мне инструктор Михаил Пахомов (потом скопирую написанное и отправлю подруге, пусть гордится!):

– Передачи включаются изумительно. Даже со второй на первую легко переходит. Очень прогнозируемый. Хватка есть. Обычно дизели инертные, этот – нет, идет «за ногой». Даем тягу, и на скользкой дороге полноприводная машина стабилизируется. Перед поворотом сброс газа, передняя ось загружается. Тут и надо поспеть с пово-



ротом руля – не раньше и не позже, а в момент загрузки передней оси. Тогда она не будет скользить, а чуть сорвется задняя. Дальше нужно не опоздать с углами поворота руля и задать правильную тягу, чтобы прекратилось скольжение задней оси. Колеса ставим прямо – и «Патриот» в одном ритме с водителем вывозит из заноса.

Целый день по этой методике я, Командир и ближайшие сугробы притирались друг к другу. На нем ни одной сухой нитки не осталось. Ничего, даже обидно, что все вокруг о моей надежности говорили. Опасались, что до фестиваля не доеду. Как бы не так, техничка «Шеви-Нива» только зря день потеряла. Правда, тот, кто на ней по тренировочной трассе ездил, меня оценил выше.

ПЯТНИЦА, 30.01.09. ПЛОХАЯ ПРИМЕТА

Утром поехал с Командиром и фотографом в парк «Яхрома». Там завтра стартует фестиваль вседорожников, в котором наш экипаж всерьез рассчитывает на победу. Для этого мне нужно показать лучшее время на специальной трассе, а обоим водителям – быстрее всех пройти горнолыжный спуск.

Уже миновали кольцевую дорогу, когда Командир вспомнил про лыжи... Пришлось вернуться. Дед сказал бы, плохая примета. Я ему сообщение отправил, что у Командира после вчерашних тренировок на правой кисти синяк – зажало от торможения ручником при включенной второй передаче. Что ж, мужчина без недостатков – манекен. Это я про нас с Командиром. Ругать его за забывчивость, а меня за конструкторские промахи бесполезно. Из армейской машины не так просто сделать комфортабельный вседорожник, чтобы запросто и по бездорожью, и по асфальту. По дороге в парк «Яхрома» я маленько «плавал» в своем ряду. Выражаясь профессионально, мой руль не отягощен обратной связью. Но этот недостаток становится преимуществом на бездорожье – гарантирует минимум отдачи в руль при переезде через колею под углом, например. На коротком участке шоссе легко выжал 120 км/ч, но в основном ехал «правильные» 90. Хотя могу и 135, а по спидометру и того больше! У меня ведь парадные колеса диаметром чуть больше положенного, а спидометр не проверяли, так что могу и поскромничать в самооценке.

Да разве это бруствер? Не перепрыгну, так снесу с легкостью! А как Сергею Петрову кажется?

Везут не силы, а момент, поэтому 116 л.с. – оптимально. Крутящий момент 270 Н·м против 217 Н·м у бензинового брата.

Ивековский дизель однозначно мне подходит: хотя скорости по сравнению с бензиновым не прибавляет, ехать гораздо удобнее. Мне нравится его голос и уверенная тяга.

Кроме кисти, у Командира после вчерашнего синяк на левом локте. Сидят они сейчас с фотографом, как водитель и пассажир, далеко друг от друга. Если руль надо крутить быстро и много, водитель станет задевать обивку двери локтем. Это не недостаток, а «внедорожная» особенность: при такой

посадке удобно переезжать переправу по бревнам – можно высунуться и смотреть, где катится переднее колесо!

На деревенских просторах фотограф пытался загнать меня поглубже в свежий снег, приговаривая: «Чем круче джип, тем дольше идти за трактором». Я не джип, а УАЗ, так что трактор не понадобился. К гостинице «Бумеранг» подъехали затемно. Тут после шлагбаума заезд тесный, я с ходу проехать не могу. Для разворота, извините, мне требуется дорога на 2 м шире, чем средней легковушке. Зато, разгружаясь у отеля, я показал, что лыжи в багажнике могут лежать поперек.

Командир пошел совещаться, а я – ждать похолодания, обещали под утро –30°С...

СУББОТА, 31.01.09. ФЕСТИВАЛЬ

Утром завелся с пол-оборота при –22°С. Главное – не забыть про свечи накаливания: просто подождать несколько секунд. Мои поздравления итальянцам! Потом на мойку – и открывать парад.

Помылись хорошо, а вот высохли, видимо, не очень... К Командиру пожаловали оператор телевидения и наблюдатель из части, но не тут-то было! Злополучные кнопки дверных замков никак не хотели открываться, а задние двери просто примерзли. Мы с Командиром только благодаря природному везению не сломали ключ и все-таки проникли внутрь...

Как не верить после этого в дурные приметы? Трассу Сергей Петров мог пройти лучше, если бы в четверг потренировался с нами. Командир тоже до того хотел выиграть, что получил 10 секунд штрафа за сбитый конус-ограничитель. Зря не поверил в мой двигатель: на второй передаче ехалось куда лучше, на малых оборотах он вывез бы быстрей.

...Телевизионщик в конце концов к нам проник – в заднюю дверь пролез. Выходя, соскользнул и слегка ударился о ступеньку. Но репортаж показать не забыл. Даже по телевизору видно было, как меня народ любит. А Сергей Петров обещал рассказать обо мне там, «наверху».



1. Патриотическое настроение.

2. Откуда взялся синяк у Командира?

3. Все признаки комфорта. Брюки останутся чистыми, если обуваться в багажнике!

4. О воин, службою живущий, читай Устав на сон грядущий... Наклейки с указанием вида топлива нет ни на правом, ни на левом лючке.

го просвета на 30–40 мм. Существенная прибавка клиренса как нельзя более кстати – хороший асфальт у нас далеко не всюду.

Сиденья на «восьмерочном» каркасе, но с оригинальными набивками и отстрочены красной нитью – штрих бойцовского имиджа!

ДИНАМО-МАШИНА

Двигатель жужжит совсем не по-«самарски», весело отзываясь на газ. Ощутимый прирост мощности и крутящего момента смягчает требования к точности выбора передач. Жаль, под колесами снег, выйти на максимальную скорость просто не получится. Придется подождать до лета. Похоже, с таким мотором можно загнать стрелку спидометра и на второй круг.

Несколько омрачает впечатления вязкое переключение передач и тяжеловатый по современным меркам руль. Впрочем, слишком легкий поспособствует скорее вылету в кювет, чем улучшению комфорта.

Подвеска в меру плотная, помогает держать дорогу в поворотах, и машина практически не кренится. Однако и здесь окончательные выводы будем делать на летнем асфальте.

Сворачиваю на заснеженную грунтовку со следами «Нивы». На обычной легковушке, наверное, уже повис бы на брюхе. Но эта упорно продирается по колее до того места, где «Нива» благоразумно решила вернуться. Просвет у нас почти как у «Нивы» – чем не кроссовер! Конечно, это не полноприводник, но за счет увеличенного клиренса даст фору многим легковушкам.

Машина в базовой комплектации стоит от 260 тысяч рублей – на 26 тысяч дороже серийной «Лады-114» с рекомендованной ценой от 233 849 рублей. За эту прибавку в цене мы получаем более мощный, динамичный, надежный (диаметр сцепления увеличен, коробка передач усилена) и экономичный автомобиль. И бонус – возросший дорожный просвет. Очень неплохо! **ЗР**

«Самара» с 16-клапанным мотором «Приоры» выигрывает у базовой модели в мощности, динамике, экономичности, даже проходимости. Так что 10-процентная прибавка к цене вполне оправданна.

LADA SAMARA (ВАЗ-21144)

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм:	
длина	4122
ширина	1650
высота	1402
база	2460
колея спереди/сзади	1400/1370
Снаряженная масса, кг	985
Полная масса, кг	1410
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,2
Максимальная скорость, км/ч	190
Топливо	А95
Запас топлива, л	43
Расход топлива, л/100 км	
загородный цикл	5,4
городской цикл	9,5
смешанный цикл	7,0

ДВИГАТЕЛЬ: расположен поперечно, Р4, 16 клапанов, 1597 см^3, 72 кВт/98 л.с. при 5600 об/мин, 145 Н·м при 4000 об/мин.
ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная, М5.
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – спереди типа «Мак-Ферсон», сзади упругая балка; рулевое управление – реечное; тормоза – дисковые вентилируемые/барабанные; шины – 185/65R14, 185/60R14, 175/65R14.



Возросший на 30–40 мм клиренс наделил машину задатками кроссовера.



Верхняя опора двигателя расположилась на спортивной растяжке.



Джинсовая строчка на сиденьях – верный признак молодежно-спортивной ориентации.



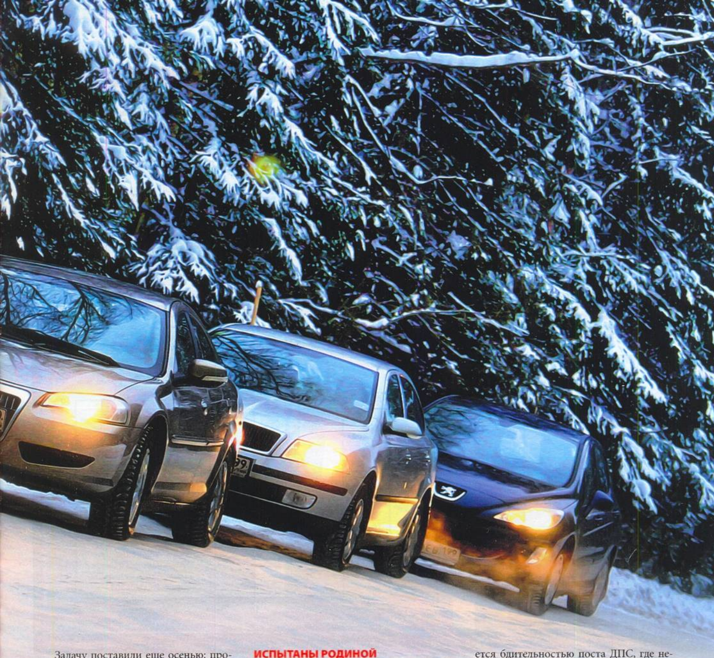
Без Деда, но с Морозом

Дальние пробеги, типичные для российской глубинки дороги и лютые морозы – в таких условиях узнаешь об автомобилях много нового. Мы отправили четыре редакционные машины в экспедицию к берегам реки Сухоны. Впечатления экипажей обобщили Сергей Воскресенский и Сергей Канунников. Фото: Константин Якубов.

Французский лев на синем капоте от мороза за тридцать словно съежился. Японский кристалл, похоже, готов треснуть. На головном уборе чешского индейца перья, кажется, поднялись выше обычного. Оленю тоже не слишком комфортно, хотя уж он-то лучше остальных приспособлен к такому климату. Даже двери открываются с каким-то зловещим потрескиванием. При такой температуре знакомая машина становится какой-то другой. Ну что же, сами напросились.

ИМ ЗДЕСЬ ЖИТЬ

Спор о приспособленности иномарок к российской жизни закончился, стоило им распространиться по всей стране. Да и понятие «иномарка» сильно изменилось. Не только «Волга-Сайбер» (в девичестве «Крайслер-Себринг»), но и «Шкода-Октавия» собраны у нас, «Пежо-308» планируют выпускать под Калугой. Может, и популярный «Мицубиси-Лансер» получит российское гражданство? В любом случае французская и японская машины и сейчас вызывают большой интерес, что наш пробег, кстати, подтвердил. Чтобы ответить на самые частые вопросы вам и себе, мы спозаранку выехали из столицы.



Задачу поставили еще осенью: протрясти автомобили на зимних дорогах и окунуть в настоящие русские морозы. Кажется, чего легче? Однако ни декабрь, ни даже январь не гарантировали устойчивых холодов. Испытатели неделями отслеживали прогнозы Гидрометцентра! А холода наступали невпопад либо издевательски обходили намеченный маршрут стороной. Но свершилось, наконец: подернулись ледяными узорами стекла, запарили, оставляя на бамперах изморозь, выхлопные трубы. Из Москвы мы стартовали лишь в начале февраля. Ничего, эта зима в России не последняя – опыт пригодится! Маршрут: Москва – Кострома – Великий Устюг. На круг выйдет побольше 2000 км. А еще задумана пара специальных тестов...

ИСПЫТАНЫ РОДИНОЙ

Когда термометры в машинах с московских –21°С за Переславлем-Залесским опустились ниже –27°С, мы обрадовались: «То, что надо!». Вот и первая проверка систем отопления и вентиляции.

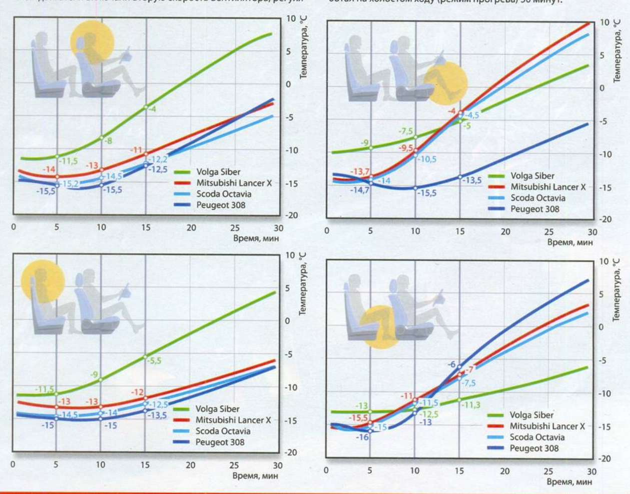
Но пробег без интриги – слишком пресно. Дороги, снег, лед и прочие колдобины присутствуют, однако природа решила продемонстрировать свою власть над прогнозами: Кострома встретила всего-то 10-градусным морозцем, а резиденция Деда Мороза – чуть ли не оттепелью. Изучать возможности отопителей при –2°С в наши планы не входило. Оставалось только надеяться, ждать и копить дорожные впечатления.

Загруженность узкой трассы между Ярославлем и Костромой компенсируется бдительностью поста ДПС, где неторопливо проверяют весь «пакет документов». Интересно, инспектор вправду не знает, что в заляпанности номера «Пежо» грязью не только наша и французских конструкторов вина (номер висит низко), но отчасти и его? Ведь обязанность ГИБДД еще и следить за состоянием дорог, превратившихся на этом участке в густое грязное месиво из песка, снега и соли.

Довольно приличные дороги в Костромской области соседствуют с отвратительными. Состояние «шоссе», ведущего к усадьбе драматурга Островского, где теперь, говорят, обитает Снегурочка (новогодняя тема заразительна!), сдается, хуже, чем при хозяине, известном непримиримостью

ДИНАМИКА ТЕМПЕРАТУРЫ В САЛОНЕ АВТО

Для измерений автомобили вымораживали вместе с регистраторами температуры, установленными в голове и в ногах водителя и заднего правого пассажира, до –11...–14°С. Перед пуском двигателя включали вторую скорость вентилятора, регулятор распределения потоков устанавливали в положение «стекло – ноги», а температуру – на максимум; решетки воздуховодов на центральной консоли закрыты. После пуска автомобиль работал на холостом ходу (режим прогрева) 30 минут.



1-е место – «Волга-Сайбер» | 2-3-е место – «Мицубиси-Лансер», «Шкода-Октавия» | 4-е место – «Пежо-308»

к косности. Лесовозы превратили дорогу в подобие прифронтовой рокады из фильмов о Великой Отечественной. Но машины, как и люди, ко многому привыкают. Немного осторожности, побольше внимания – и даже «Пежо» с его низким «клювом» (как, впрочем, и «Сайбер» с глушителем, висящим у земли) с честью выезжает на более цивилизованное шоссе.

Чем дальше на север, тем меньше машин, реже попадаются АЗС (выбираем внушающие доверие и заправляемся под завязку) и посты ГИБДД, чище дороги. Сначала кончается соль, потом и песок. Укатанный грейдерами снег и лед выглядят в лучах зимнего солнца куда наряднее, хотя и требуют, конечно, повышенного внимания.

КАК СИДИТСЯ, ТАК И ЕДЕТСЯ

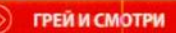
Наше мышление полно стереотипов. «Октавию», например, отечественным автомобилем, как ни убеждай, не воспринимают. А к «Сайберу», даром что «американец», повышенный интерес именно как к своему. Он порой прямо лоснится в лучах пристального внимания. Двигатель 2,4 л да еще автомат!

Мы в очередной раз по достоинству оценили безразмерный багажник, в котором, кажется, легко поместится скарб всех экипажей. А вот салон на фоне внешних габаритов совсем не просторный. По подвеске и шуму эта «Волга» комфортна, но уж очень она прожорлива (особенно на фоне машин с моторами 1,5–1,6 л).

Но чтобы «Волге» с ее аппетитом не было обидно, «Лансер» быстро приобретает ярлык «самый шумный», «Пежо» – «холодный» (хотя это и не совсем так). «Шкода» долго ускользает от критики, но и ее, самую, пожалуй, последовательную и продуманную, в конечном счете нашлось в чем упрекнуть.

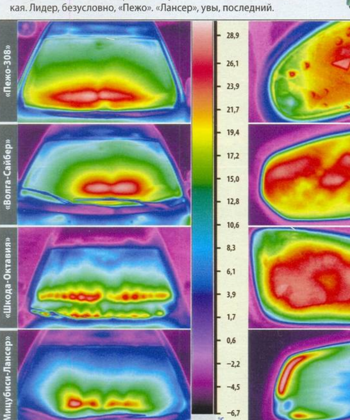
Попытаемся оценить автомобили более обстоятельно именно в условиях долгой зимней дороги.

В повседневной городской суете можно свыкнуться с любой, даже са-



ГРЕЙ И СМОТРИ

Чтобы определить, в какой машине лучше работает вентиляция, направленная на обогрев ветрового стекла, и прогреваются зеркала, использовали тепловизор Fluke Ti25 (www.fluke.ru). Этот прибор позволил увидеть спектр недоступного человеческому глазу теплового (инфракрасного) излучения. Чем теплее, тем краснее. Измеряли при наружной температуре –2°С. Это не –33°С, но картина получилась любопытная и четкая. Лидер, безусловно, «Пежо». «Лансер», увы, последний.



1-е место – «Пежо-308»
2-е место – «Волга-Сайбер»
3-е место – «Шкода-Октавия»
4-е место – «Мицубиси-Лансер»



Необычный план хочется непременно взять с собой. На память.

Провода, привезенные из столицы, рассыпались в прах, а купленные в Устюге вполне жизнеспособны, но «Сайберу» не помогли.



мой вычурной посадкой. Иное дело, когда не вылезаешь из-за руля несколько часов. К концу первого дня «Октавия» по качеству седалищных ощущений стала общепризнанным авторитетом. Большая, удобная подушка и высокая, правильно спрофилированная спинка с умеренной боковой поддержкой хороши. Зато не всем нравятся узкие, как бойницы, наружные зеркала или слепые и какие-то унылые пиктограммы на центральном дисплее (дорестайлинговая машина!). Но что в «Шкоде» усаживаешься удобно и надежно, отмечают все.

«Лансер» и «Сайбер» разделяют команду на два лагеря, признающих, правда, что оба в дальней дороге в целом удобны. «Японец» ярче, эмоциональнее, напористее. Конечно, сиденье «Мицубиси» немного уступает шкодовскому, в основном из-за размеров подушки и спинки, но, тем не менее, позволяет устроиться надолго и всерьез. В «Волге» давит низкий дверной проем, мешает огромное рулевое колесо, словно перекочевавшее из прошлого. Ну а сиденье… Оно как-то теряется на фоне остального, и лишь когда пытаешься выйти из машины, вспоминаешь, что в бесхитростных объятиях чувствовал себя неплохо. А вот подняться с низкой подушки непросто.

О «Пежо-308» можно долго спорить: красивый автомобиль, эмоциональный снаружи и внутри. Жаль, сидеть не очень комфортно, в первую очередь из-за утлых подушки и спинки (последняя к тому же лишена должного поясничного подпора). Вдобавок и посадка своеобразная: к отрегулированному рулю приходится тянуться куда-то вверх. А опускаешь баранку – подрезает приборы, да и протискиваться под ней неудобно.

Самого гулкого выделить несложно – на крейсерских 100–120 км/ч выпускная система «Лансера» назойливо «ездит по ушам». В унисон ей шумят подвески, особенно задняя, очень бурно реагирующая на мелкие неровности. Остальные авто по этому параметру явно комфортнее. Бывает, и они дают дрозда, недовольно взревывая, например,



СИЛА СВЕТА

В целом все фары работают хорошо, но разница есть. Лучший световой пучок формируют фары «Волги» и «Мицубиси». Они отлично «прорисовывают» правую обочину и даже на ближнем хорошо светят вдаль. У «Пежо» ближний свет тоже достаточно широкий, а вот в длину слабоват. Ну а самый посредственный свет фар продемонстрировала «Октавия».

	БЛИЖНИЙ СВЕТ	ДАЛЬНИЙ СВЕТ
«Мицубиси-Лансер»		
«Волга-Сайбер»		
«Пежо-308»		
«Шкода-Октавия»		

1-2-е место – «Мицубиси-Лансер», «Волга-Сайбер» | 3-е место – «Пежо-308» | 4-е место – «Шкода-Октавия»

на обгонах. Но в установившихся режимах все же сдержаннее, интеллигентнее.

Расстановка сил по критерию «плавность хода» заметно меняется, когда на дороге появляются серьезные ямы и колдобины. Здесь «Сайбер», в обычной жизни мягкий и комфортный, вдруг начинает козлить и раскачиваться, вызывая чуть ли не приступы морской болезни. Полная противоположность – грубоватый «Лансер». Он, наоборот, становится непробиваемым, прекрасно демпфирует самые неожиданные сюрпризы северных дорог. В этой способности ему отчасти уступает даже «Октавия», которая стремится быть удобной во всем. На хорошей дороге ей это определенно удается, но на ухабистой слышно, как в работу вступают ограничители хода подвесок, а затем и кузов начинает раскачиваться интенсивнее, чем хотелось бы.

Так мы и спорили бы, какой автомобиль правильнее держит дорогу, но в дискуссию неожиданно вмешался нежный с виду 308-й. Кто бы мог подумать, что его подвески окажутся совсем не плохо приспособленными к дорогам российской глубинки! Плотные и упругие, поначалу они кажутся самыми обычными, европейскими, похожими по характеристикам на шкодовские. Но, оказывается, есть в них то, что позволяет «Пежо» не бояться глубоких волн и прочих сюрпризов. Автомобиль вроде бы приседает, подпрыгивает, но его словно удерживает мощная пружина, оберегающая от пробоев и вертикальной раскачки. В целом же все машины ведут себя прилично. Утомительнее других «Сайбер», а комфортнее, пожалуй, «Пежо».

«ШКОДА-ОКТАВИЯ»



Средний расход топлива 7,4 л/100 км.

(+) Удобная посадка на рабочем месте, сбалансированные ездовые возможности.

(−) Недостаточная для плохих дорог энергоемкость подвесок, невыразительная в холода система отопления и вентиляции.

«МИЦУБИСИ-ЛАНСЕР»



Средний расход топлива 7,3 л/100 км.

(+) Надежная подвеска, удобные сиденья и органы управления.

(−) Шумные система выпуска и подвески на мелких неровностях, недостаточно эффективная (при температуре ниже –25°С) система отопления.

«ПЕЖО-308»

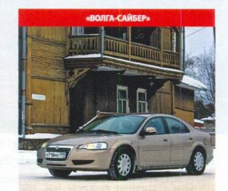


Средний расход топлива 7,3 л/100 км.

(+) Уверенный пуск, хорошая, добротная подвеска.

(−) Неудобная посадка на рабочем месте, посредственная вентиляция.

«ВОЛГА-САЙБЕР»



Средний расход топлива 9,7 л/100 км.

(+) Мощный отопитель, автомобиль комфортен

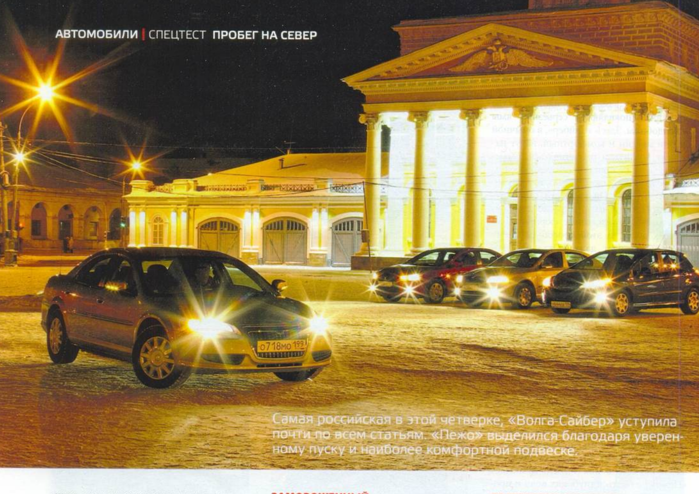
(−) Плохой пуск в мороз, неудобный вход-выход, сильная раскачка кузова на плохих дорогах и высокой скорости.

БЛИЖЕ К ПЕЧКЕ

Великий Устюг встретил симпатичными улочками, сувенирами с местного завода серебряных изделий, хорошей гостиницей с отменной (и дешевой!) кухней и... температурой чуть ниже нуля. Посему для начала занялись фарами, ну и, конечно, несмотря на давно прошедшие праздники, съездили-таки к Деду Морозу. Дедушка, как сообщило местное телевидение, гостил в Киргизии, но за вход на его территорию все равно просили по 460 рублей с носа! Поскольку наплыва посетителей не было, скучающий охранник предложил: по полторы сотни мимо кассы. Нам и это показалось нахальством, тем более на фоне остальных местных цен. В общем, что там за бревенчатыми дедовскими стенами, мы так и не узнали. Зато мороз пришел, да какой: за ночь температура упала до –18°С, за день еще градусов на восемь, а к следующему утру до –33°С!

Дождались! А то пришлось бы позорно ретироваться и доделывать запланированное дома (в Москве, кстати, вскоре тоже наступила оттепель). Температура падала на глазах! За час, пока измеряли эффективность отопления «Волги», свалилась на 3–4 градуса. Но для сравнения это не очень существенно, тем более что «Сайбер» не просто теплый – горячий автомобиль! Правда, даже при положении распределителя «стекло – ноги» в головах водителя и пассажира заметен значительный температурный перевес в ущерб комфорту: лицу горячо, ногам холодно. Это, кстати, поняли еще в дороге. Тем не менее только у «американца» при 30-градусном морозе почти не обмерзали стекла, за что его из «прожорливого» переименовали в «знойного». В колонне тут же начались разговорчики, что между этими двумя особенностями есть прямая связь: львиная доля бензина, де-





Самая российская в этой четверке, «Волга-Сайбер» уступила почти по всем статьям. «Пежо» выделился благодаря уверенному пуску и наиболее комфортной подвеске.

скать, уходит как раз на прогрев салона. Злословили, наверное, из зависти...

При статичном прогреве (см. графики) на стоянке возможности отопителей «Лансера» и «Шкоды» примерно одинаковы. В движении немного по-другому. При промежуточном положении регулятора потоков («стекло – ноги») «Мицубиси» явно стремится большую часть тепла направить вниз, «Октавия», наоборот, активнее греет верхнюю часть салона. Уравнивает машины его величество Мороз. Когда начинают сильно обмерзать стекла, включая ветровое, не до комфорта: приходится направлять поток то на ноги, то на стекла.

«Пежо-308» по отоплению самый странный. На стоянке большую часть тепла почему-то передает ногам правого заднего пассажира. Галантность? Хуже, что при температуре чуть ниже –20°С верх ветрового стекла заметно затягивает инеем, а в боковые передние видны лишь зеркала. При более высоких температурах (–18...–15°С) ощущался дискомфорт, вызванный скорее вентиляцией, нежели отоплением: в салоне жара, но боковым стеклам (даже передним) далеко до прозрачности. Короче, в этом тесте у «Пежо» последнее место.

ЗАМОРОЖЕННЫЙ

Помните эту комедию, в которой человека извлекают из глыбы льда, а затем оживляют? С утра, когда на градуснике высветилось –33°С, пробег приобрел несколько авантюрный оттенок. Заведем? Машины, которые встали на холодную стоянку в середине предыдущего дня, вымерзли на совесть. Утром нас встретили четыре глыбы льда.

«Пежо», словно желая реабилитироваться за нелады с отоплением, ожил сразу, как будто и не замерзал. Горазды все же французы преподносить сюрпризы!

«Октавия» и «Лансер» не то чтобы капризничали, но завелись с ленцой, заставив слегка понервничать.

«Волга-Сайбер» вовсе не подала признаков жизни: аккумулятора хватило лишь на две короткие попытки. Виноват, видимо, автомат, вернее, не очень подходящее масло, залитое в него на заводе. К слову, уже при –20°С стартер крутил небойко. «Прикурить» не удалось: стартер ни в какую не развивал нужных оборотов. Оттащили глыбу льда, то бишь «Сайбер», в относительно теплый бокс, там отогрели и оживили.

ПРОВЕРЯЕМ! ДОВЕРЯЕМ?

Путь домой всегда короче, тем более без продолжительных остановок. Постепенно отдаляемся от разбитых и обледенелых дорог, да и показатели бортовых термометров потихоньку растут.

Сделать машину для огромной страны с самыми разными условиями эксплуатации, конечно, непросто. Тем более что наши требования растут, как, впрочем, и цены. Очевидно, все испытуемые не лишены недостатков. Скажем, конструкторам «Пежо» для прочной прописки своих машин в России неплохо бы усовершенствовать отопление и вентиляцию, поколдовать над посадкой. «Мицубиси-Лансер» на морозе тоже не эталон, вдобавок явно грубоват и слишком шумный, да багажник у него маловат для дальней семейной поездки. К «Шкоде» претензий минимум (хотя холод и плохие дороги она недолюбливает), вот только улучшить ей обзорность определенно не помешало бы. Ну а «Сайберу», чтобы сделаться по-настоящему российским, нужно самое пристальное внимание производителей. Хорошей «нашемаркой» стать нынче нелегко, тем более что это давно и совсем неплохо получилось у иных «ино». ЗР

Desperados

Когда речь заходит об испанцах, в памяти невольно всплывает Антонио Бандерас в фильме «Десперадос» («Отчаянный»). Денис Арутюнян отправился на родину известного актера, в Малагу, чтобы понять, достоин ли «СЕАТ-Эксео» представлять Испанию в автомобильном мире. Фото автора и СЕАТ.

За 23 месяца можно успеть многое – например, снять пару фильмов. Но разработать автомобиль в столь сжатые сроки мало кому удается. Испанские инженеры гордятся своим достижением: седан «Эксео» действительно появился на свет удивительно быстро. Правда, новизна машины вызывает сомнения…

МАСКА ЗОРРО

Голливудские режиссеры настойчиво убеждают, что неутомимый борец за справедливость обязан скрывать лицо под маской (которая, впрочем, почти ничего не скрывает). Похоже, дизайнеры СЕАТа взяли этот прием на вооружение. С первого взгляда обнаруживаешь: из-под фирменных резковатых очертаний проступает облик собрата по концерну – седана «Ауди-А4» предыдущего поколения. Немудрено: ведь он и послужил донором кузова и «внутренних органов» для «Эксео». Может, сходство ограничивается только внешностью?

Надежда на сюжетную интригу угасает, стоит распахнуть водительскую дверь. Все солидно, удобно и добротно, но очень знакомо. Передняя панель из хорошего пластика, утопленные в четыре колодца приборы, руль – все напоминает о близком родстве с «немцем». Даже экран мультимедийной системы со встроенной навигацией – упрощенный аналог комплекса MMI, который ставят на младшие модели «Ауди». А вот кожаные кресла, атрибут дорогой комплектации Style, не подходят под немецкие стандарты: не балуют боковой поддержкой да и подушка мягковата. Для сравнения пересел в более дешевую машину: она неожиданно порадовала и упругой жесткостью набивки, и удобным профилем. К тому же ткань приятна на ощупь, а ее строгая расцветка органично дополняет интерьер.

Другой сюрприз притаился на заднем диване. С трудом втиснул ноги, колени уперлись в спинку переднего сиденья, голова вступила в контакт с низким потолком – подобная теснота заставит применить к пассажирам искусственный отбор. Зато под крышкой багажника такой простор, что невольно подумал: может, стоило отвести под него чуть меньше места ради удобства седоков?

Мысленно сравнивая СЕАТ с прародителем, чуть не забыл, что даже фильмы-римейки обычно не лишены самобытных черт. Например, под крышкой барадачка скрывается… другая крыш-





Умеренно консервативный дизайн и неплохие материалы создают весьма уютную атмосферу.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

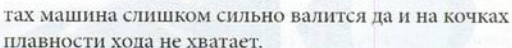
Модель	SEAT Exeo		
	1,6	1,8	2,0 TSI
Общие данные			
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4661/1772/1430		
база	2642		
колея спереди/сзади	1522/1523		
Объем багажника, л	460		
Снаряженная масса, кг	1310	1400	1430
Полная масса, кг	1870	1960	1990
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,6	9,3	7,3
Макс. скорость, км/ч	190	217	241
Топливо/запас топлива, л	A95/70		
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	5,7	6,1	5,8
городской цикл	10,6	10,9	10,9
смешанный цикл	7,5	7,9	7,7
Двигатель			
Расположение	спереди продольно		
Конфигурация	P4		
Число клапанов	8	20	16
Рабочий объем, см^3	1595	1781	1984
Степень сжатия	10,3	9,5	10,3
Мощность, кВт/л.с.	75/102	110/150	147/200
при об/мин	5600	5700	5100
Крутящий момент, Н·м	148	220	280
при об/мин	3800	1800	1800
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	M6		
Ходовая часть			
Подвеска: спереди/сзади	независимая многорычажная		
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем		
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые		
Размер шин	205/55R16	225/45R17	225/40R18

ка, а уже под ней – небольшой холодильник для напитков. Поначалу озадачил и люк в крыше – сервопривод может приподнять или сдвинуть его, но открыть шторку нельзя. А все потому, что там не стекло, а солнечная батарея, которая питает климатическую установку – для солнечной Испании решение весьма остроумное. Правда, покупателям в более пасмурных странах платить за подобную опцию нет смысла.

КАРАМБА, КОРРИДА И...

...черт побери! Неужели я впопыхах схватил ключи от дизельной машины? Услышав характерное тарахтение под капотом, сверился с документами: ошибки нет – мне достался автомобиль с 2-литровым бензиновым турбомотором. Впрочем, почти все уроженцы Пиренейского полуострова не отличаются тихой речью. Зато тяга что надо, машина устремляется вперед с завидной прытью профессионального тореадора. Неплохо работает и шестиступенчатая механическая коробка: ходы рычага невелики, передачи включаются с приятным клацаньем. Жаль, не удалось опробовать вариант с автоматом – машины с немецким агрегатом Multitronic появятся только к концу года.

Плавно покачиваясь на неровном шоссе, «Эксео» наполняет салон все новыми звуками. Перекрывая соло аудиосистемы, в унисон мотору завыл ветерок вокруг стоек ветрового стекла, вот шины запели свою песню, когда гладкий асфальт под колесами сменился шершавым. В следующий момент раздался гулкий удар – это амортизаторы отработали невинную, на первый взгляд, ямку. Случайность? Нет, ведь это авто с подвеской «комфорт». Но от такого комфорта я бы отказался: в поворо-





Солнечная батарея в крыше – для нашей страны скорее забавная игрушка, для солнечной Испании вполне практичное решение.

Несмотря на немалые габариты автомобиля, расположившимся сзади пассажирам тесновато. Видимо, испанскому темпераменту не чужд известный эгоизм.

тах машина слишком сильно валится да и на кочках плавности хода не хватает.

Во многих фильмах трюки главного героя исполняет не звезда, а дублер. Пересев на «Эксео» с менее мощным, 1,8-литровым двигателем, подумал: это совсем другой автомобиль. Звуковое сопровождение не изменилось, зато подвеска настроена на «спорт» – пожалуй, чуть жестковата, но крены стали умеренными, на дороге автомобиль стоит куда увереннее. А вот мотор, лишенный 200 кубиков, слабоват; силенок хватает только для размеренной неторопливой езды. Чтобы не заглохнуть на покатом холмике, пришлось перейти с четвертой на третью, а потом и вовсе на вторую. Логика конструкторов осталась для меня загадкой: почему названия «спорт» и «комфорт» распределили именно так?

По законам жанра в конце фильма герой обязан снять, наконец, маску и явить свое истинное лицо. Неоднозначный характер автомобиля – еще не повод его ругать. Уверен: кому-то придется по вкусу испанское понимание немецких идей. Главным препятствием на пути «Эксео» к успеху может стать цена: диапазон – от 21 000 до 26 000 евро. Продажи стартуют в Германии и Италии. Боюсь, когда машина доберется до России, по стоимости она будет конкурировать с куда более именитыми соперниками. Есть ли у испанского «мачо» шансы достойно выступить в такой компании? В большинстве фильмов герой, как правило, побеждает. Но в жизни не всегда, как в кино... **ЗР**

При взгляде сбоку особенно заметно сходство с немецким прототипом. Поможет ли это возбудить интерес покупателей?

SEAT Exeo – претендует на звание стильного автомобиля, но больше заслуживает определения «спокойный и выдержанный».



Средство для забывчивости

Родстер «Мазда МХ-5» отмечает двадцатилетие. В юбилейном году машина предстала обновленной. На празднике побывал Максим Сачков. Фото автора и «Мазды».

ЗДРАВСТВУЙ, «МАЗДА» МОЛОДАЯ!

Глядя на МХ-5, поражаешься ее моложавости. Столько лет позади, а она по-прежнему подтянута и элегантна. Вот что значат японские гены! Хотя и очередная пластическая операция пришлась как нельзя более кстати. Автомобильные косметологи вернули ей то, что с годами теряет любой, – свежесть облика. При этом метаморфозы не столь существенные: дизайнеры немного изменили форму крыльев и бамперов, заставили хищно ухмыляться решетку радиатора, иначе прорисовали светотехнику. Кстати, одна из характерных новинок скрыта именно в фонарях: в свете фар другого автомобиля в них вспыхивает отблеск в форме буквы U. При случае понаблюдайте – весьма эффектно!

Но не только ради эстетики трудились инженеры. Многие кузовные детали они модернизировали, чтобы укротить враждебные аэродинамические вихри. Расширенные дефлекторы передних колесных арок и пороги снизили вредное воздействие воздуха на колеса, новые зеркала уменьшили сопротивление воздуха, а выпученные фонари минимизировали турбулентность потоков за автомобилем. Чтобы приглушить шум от дороги, рычаги передней подвески машины с жесткой крышей заполнили уретаном, усилили поперечину кузова, повысили жесткость дверных проемов, добавили звукоизоляции в переднюю часть крыши. Теперь на шоссе с далеко не идеальным покрытием, каких в Италии достаточно, уровень шума в салоне на скорости 60 км/ч снизился на 2,7 дБ.

ЗАБЫТЬ ВСЕ!

Подумать только, весна еще не началась, а я уже рассекаю воздух в открытой машине! Спасибо мягкому климату Южной Италии и умело поддерживающей температуру климатической установке «Мазды». Однако прохладный ветерок очень кстати остужает горячие головы – иначе сорвет крышу. Ведь самая выдержанная МХ-5, вооруженная 6-ступенчатым автоматом (кстати, новинка модели), готова завести даже закостенелого флегматика. Машина способна безропотно тащиться за медленно огибающими горы автобусами и грузовиками: плавно и почти без запинок меняются передачи, что-то недовольно, но негромко бурчит 2-литровый двигатель.

Однако лишь появляется просвет на встречной полосе, руки и ноги начинают работать словно против вашей воли. Двигатель грозно басит, как подросток, старающийся копировать взрослых. Настроенные системы впуска и выпуска создают иллюзию, что кубиков под капотом, как минимум, вполовину больше. Приятный, насыщенный звук пробуждает в сидящем за рулем



ДВАДЦАТЬ ЛЕТ НАЗАД

В середине 1980-х «Мазда» задумала смелый шаг – возродить класс родстеров. И в 1989 году на автосалоне в Чикаго дебютировал двухместный автомобиль с мягким откидывающимся верхом, передним расположением двигателя и приводом на задние колеса. Легкая и маневренная, с эффектной внешностью, машина оправдала надежды конструкторов и маркетологов, быстро завоевав популярность. В 1993 году появилась более мощная модификация с 1,8-литровым мотором, а еще через пять лет увидело свет второе поколение MX-5. Третье представили на Женевском автосалоне четыре года назад. Вслед за модификацией с мягким верхом модельный ряд пополнил родстер-купе со стальной крышей, снабженной электроприводом.



Вместе с экстерьером посвежел и салон – помимо новых материалов, расцветок и декоративных вставок, появилась иная аудиосистема (как на «Мазде-6») и сиденья с улучшенной боковой поддержкой.



Обновленная Mazda MX-5 стала современнее и комфортнее, но не утратила основные достоинства – эффектную внешность и заводной характер.

юношеский азарт. Уже не замечаешь дешевую отделку, наезжающую на брови рамку ветрового стекла, неудобную регулировку рулевой колонки. Хочется с каждым поворотом ехать быстрее, благо этому способствуют прекрасно настроенное шасси, рулевое управление и идеальная развесовка (50:50) по осям. Разработчики модернизировали переднюю подвеску, изменив расположение шаровых шарниров. Тем самым удалось опустить центр крена на 26 мм, сделав поведение автомобиля в повороте более прогнозируемым. Кстати, у 2-литровой версии с 6-ступенчатой механикой спортивное шасси с амортизаторами «Бильштайн». Комфорта даже от штатной подвески не ждите – стыки и небольшие ямки MX-5 парирует жестко. А по серьезно разбитым дорогам вблизи легендарного города Помпеи (кажется, шоссе не ремонтировали со времен того разрушительного извержения Везувия) пришлось ехать очень медленно:





Складная жесткая крыша весит всего 37 кг, благодаря чему удалось сохранить идеальную развесовку по осям.



Чтобы откинуть жесткую крышу, нужно снять ее с предохранителя и нажать кнопку (не перепутайте с аварийкой!) на центральной консоли. Всего через 12 с верх скроется в багажнике.

Убрать мягкий верх в багажник может любой, кто честно прошел медкомиссию: процесс не требует серьезных физических и умственных усилий и занимает несколько секунд.



заставлял осторожничать не только небольшой дорожный просвет, но и звуки, выдающие невысокую энергоемкость подвесок.

Обновленный мотор объемом 2,0 л неплохо тянет с низких оборотов, но больше ему по душе, когда стрелка тахометра гуляет у красной зоны. Новые поршни, пружины клапанов, шатунные подшипники позволили поднять максимальные обороты двигателя до 7500 в минуту. Все хорошо, но автомат предательски подтыкает повышенную передачу, не разрешая мотору раскрутиться до ограничителя. Вывод прост: не хотите отдавать инициативу электронике, выбирайте «ручку». Проверено на себе: даже самая дешевая 1,8-литровая версия с 5-ступенчатой механической коробкой, несмотря на официальные разгонные показатели, кажется шустрее и подвижнее. Прикидывайте, что вам больше по сердцу – комфорт или удовольствие?

«Мазда MX-5» – отличное средство, чтобы на время забыть о проблемах и делах. Но употреблять его каждый день не стоит, хотя бы потому, что появится иммунитет и оно перестанет помогать. Впрочем, дозировку и частоту применения для каждого конкретного случая лучше рассматривать отдельно. **ЗР**

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Mazda MX-5 (версия с мягким верхом)	
	1,8 MZR	2,0 MZR
Общие данные		
Размеры, мм: длина	4020	
ширина	1720	
высота	1245	
база	2330	
колея спереди/сзади	1490/1495	
Объем багажника, л	150	
Радиус поворота, м	5,0	
Снаряженная масса, кг	1075	1080 (1100)*
Полная масса, кг	1375	
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,9	7,6 (8,5)
Макс. скорость, км/ч	194	212 (192)
Топливо/ запас топлива, л	A95/50	
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	5,5	5,8 (6,1)
городской цикл	9,5	10,1 (10,9)
смешанный цикл	7	7,4 (7,9)
Двигатель		
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация	P4	
Число клапанов	16	
Рабочий объем, см^3	1798	1999
Степень сжатия	10,8	10,8
Мощность, кВт/ л.с. при об/мин	93/126 6500	118/160 7000 (6700)
Крутящий момент, Н·м при об/мин	167 4500	188 5000
Трансмиссия		
Тип	заднеприводная	
Коробка передач	M5	M5/M6 (A6)
Ходовая часть		
Подвеска: спереди	на двойных поперечных рычагах	
сзади	многорычажная	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые	
задние	дисковые	
Размер шин	205/50R16	205/50R16, 205/45R17

*В скобках данные для версий с автоматической коробкой.





Рестайлинг не отразился на объеме багажника – в распоряжении водителя и пассажира 150 л для поклажи. Открыть отсек для вещей можно из салона либо с брелока.



С паспортом европейца

В конце прошлого года в Ношовице (Чехия) пущен автозавод «Хёндай», начавший выпуск модели i30 для всей Европы, в том числе для России. На новых машинах по испытательному полигону и окрестностям новейшего завода колесил Юрий Нечетов. Фото автора.

Предприятие НМMC (Hyundai Motor Manufacturing Czech) просто поразило своей новизной – с него будто только что сняли целлофановую обертку. В стерильном вестибюле на стене два снимка с датами: чистое поле, сфотографированное 31 октября 2006 года, и это же поле, но уже с серебристыми корпусами – 4 декабря 2008-го. Завод стоимостью в миллиард евро, на котором 2750 рабочих будут собирать в год до 60 тысяч автомобилей, построен всего за два года и начал функционировать совсем недавно…

ДАЛЬНЯЯ ДОРОГА

Наклейка «Russia» на стекле указывала страну-заказчика и сулила красному хэтчбеку дальнюю дорогу и нелегкую судьбу. Ну что же, это даже символично, что первый километр на нем проедет русский, а не, скажем, грек.

Салон без дизайнерской и эргономической зауми, аккуратный, удобный и весьма просторный. Особенно много места сзади: там вообще можно сползти вниз по спинке, приняв полулежачее положение! На кожаном руле серебристые вставки и кнопки аудиосистемы, внизу на консоли – порты USB и AUX для внешних устройств. Для пущего комфорта – перчаточный ящик-холодильник. А еще шесть подушек безопасности в любой комплектации и 34 балла в крэш-тестах EuroNCAP. Так-то…

БЕНЗИН – ФЛЕГМАТИКАМ, СОЛЯРКА – САНГВИНИКАМ

«Хёндай-i30» построен на базе родственного «КИА-Сид» – автомобили весьма похожи, и выпускают их в тесной кооперации, используя одни и те же моторы КИА и трансмиссии «Хёндай». Мотор 1,6 л, как и другие бензиновые, оснащен системой регулирования фаз газораспределения CVVT и развивает великолепные 122 силы – давно ли о таком можно было только мечтать? Говорят, с механической коробкой передач сотню машина набирает за 11 секунд, но у меня степенный четырехступенчатый автомат, а с ним динамика скромная. Хотя для городских поездок ее, пожалуй, достаточно.

На следующий день я карабкался по окрестным холмам на 1,4-литровой модификации, досадуя, что взял троих пассажиров. Как и вчерашняя, эта машина для одиноких флегматиков, максимум – для меланхоликов. Однако ес-



Если закрыть эмблемы, национальность корейской машины, созданной в немецком дизайн-центре, определить невозможно – обычный «европеец».



Салон симпатичный, исполнение аккуратное, материалы добротные. Не очень удобной показалась голубая подсветка приборов,



По сравнению с хэтчбеком у универсала не только увеличен задний свес, но и на 50 мм растянута база, а объем багажника возрос до 415 л.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	HYUNDAI I30			
	1,4 МКП	1,6 МКП	1,6 АКП	1,6 CRDi МКП
Общие данные				
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4245/1775/1480 (4475/1775/1565)*			
база	2650 (2700)			
колея спереди/сзади	1546/1544			
Снаряженная масса, кг	1193	1193	1214	1291
Полная масса, кг	1720		1740	1820
Объем багажника (VDA), л	340/1250 (415/1395)			
Радиус поворота, м	5,1			
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,7	11,0	12,1	11,6
Максимальная скорость, км/ч	187	192	183	188
Топливо/запас топлива, л	A95/53			ДТ/53
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	5,2		5,7	4,1
городской цикл	7,6	8,0	9,0	5,7
смешанный цикл	6,1	6,2	6,9	4,7
Двигатель				
Расположение	спереди поперечно			
Конфигурация	P4			
Число клапанов	16			
Рабочий объем, см³	1396	1591		1582
Степень сжатия	10,5	10,5		17,3
Мощность, кВт/л.с.	80/109	90/122		85/116
при об/мин	6200	6200		4000
Крутящий момент, Н·м	137	154		255
при об/мин	5000	4200		1900–2750
Трансмиссия				
Тип	переднеприводная			
Коробка передач	M5		A4	M5
Ходовая часть				
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная			
Рулевое управление	реечное с электроусилителем			
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые			
Размер шин	185/65R15, 205/55R16			

**В скобках данные универсала.*

ли все же удалось разогнаться, отличная настройка шасси и острый отзывчивый руль, делающий лишь 2,7 оборота от упора до упора, позволяют получить удовольствие от точного следования изгибам дороги. В этом велика заслуга эффективной многорычажной задней подвески – сложные технические решения постепенно сползают вниз по иерархической лестнице моделей. Еще бы над изоляцией колесных арок поработали, а то гравий лупит по кузову, как в бубен!

Зато 1,6-литровый дизель оказался чудо как хорош! В нем невеликие 116 сил, но отличный момент 255 Н·м от 2000 оборотов и плюс к тому механическая коробка: наступил на педаль – и улетел вперед без всякой суеты с передачами и надрывного воя! А расход топлива мизерный – лишь 4,1 л/100 км по шоссе.

ДЛЯ НАЧАЛА – БЕНЗИНОВЫЕ ХЭТЧИ

К моменту выхода журнала красный хэтчбек уже будет красоваться в шоу-руме какого-нибудь российского дилера. Цена топ-версии Style – 715,9 тыс. руб. Отказавшись от автомата, сэкономите 35 тыс. руб., а пожертвовав системой стабилизации ESP и кожаным салоном в пользу комплектации Comfort, сохраните еще 42 тыс. руб. Минимальный же 1,4-литровый Classic обойдется в 530,9 тыс. руб. К сожалению, вопрос о поставке дизелей (есть еще моторы 1,6 л, 90 л.с. и 2,0 л, 140 л.с.) пока не решен, но чуть позже обещают бензиновый двигатель 2,0 л, 143 л.с. и универсал SW.

Кстати, об индексах: они присвоены всем новым моделям «Хёндай» – от i10 до ix55 – вместо имен. Говорят, так привычнее европейцам… **ЗР**

Даже когда передние кресла отрегулированы на седоков ростом 180 см, сзади достаточно места и для еще более рослых пассажиров.





«Порше» как тягловая сила

Компания «Порше» представила «Кайенну» с экономичным дизельным двигателем. Автомобиль хорош, но скорее для Европы; в России его перспективы сомнительны, считает Юрий Нечетов. Фото автора.

«Автомобиль не роскошь...» – сказано не про «Порше». Знаменитая немецкая марка – это как раз роскошь огромной мощи и потрясающей динамики. Пусть мало кто в полной мере использует эти качества, но все владельцы ими дорожат. И вдруг тебя, сполна заплатившего за удовольствие, лишают такой возможности!

Скорее всего, именно так воспримут российские почитатели марки дизельный «Порше-Кайенна». А вот в Европе, где в порядке вещей забрать из ресторана недоеденное и с точностью до цента отмерить чаевые, где все тщательнее просчитывают расходы и загрязнение окружающей среды, такой автомобиль имеет шансы на успех. Что приобретает и что теряет его владелец?

ПРИОБРЕТЕНИЯ

Прежде всего, расставим точки над i – трехлитровой V-образной дизельной «шестерки» стесняться не придется. Это высокотехнологичный агрегат производства «Ауди» – компания входит в концерн «Фольксваген», половина акций которого принадлежит «Порше». При мощности мотора 240 л.с. его литровая отдача (81 л.с./л) даже чуть выше, чем у бензиновых «Кайенны» и «Кайенны S». А уж увеличенным до 550 Н·м крутящим моментом он перекрывает даже «Кайенну GTS» с 400-сильной бензиновой «восьмеркой»!

Огромный момент на малых оборотах делает дизельную модификацию великолепным тягачом для прицепа массой до 3500 кг. Причем к выдвигающемуся с помощью электропривода фаркопу прицепят, скорее всего, коневозку с любимыми лошадьми или трейлер с катером – на скачках и регатах владельцы «Порше» встречаются куда чаще, чем в демократичных кемпингах.

Само собой, дизель весьма экономичен: обещанный расход топлива всего 9,3 л на сотню. Парадоксально, но это даже меньше (на 0,3 л), чем у исходного агрегата «Ауди». Учитывая низкое тепловыделение двигателя, в стандартную комплектацию включили автономный отопитель. Запас хода на 100-литровом баке превышает 1000 км – производители предназначают новую модификацию для дальних пробегов. По замыслу правильно, но в реальной жизни владелец «Порше», вероятнее всего, потратится на авиабилет, отправляясь в дальние края.





Внутри «Кайенна Дизель» ничем не отличается от бензиновых версий…

…кроме тахометра с красной зоной от 4500 об/мин и указателя пробега на остатке топлива, зашкаливающего при полном баке за 1000 км.

Не скажу, что во время тест-драйва я «отжигал», но расход 11,9 л/100 км оказался заметно больше заявленного.

А вот личный вклад в борьбу с парниковым эффектом и загрязнением окружающей среды для сознательных европейцев весьма важен – эмиссия углекислого газа составляет всего 244 г/км. Впрочем, этот показатель теперь актуален и для компании «Порше» в связи с европейским ограничением средней (по модельному ряду) величины выброса.

ОСОБЕННОСТИ

Когда-то считалось, что дизельные машины тихоходны – сегодня это мнение полностью опровергнуто. Конечно, бензиновую «Кайенну Турбо» 500 «лошадей» разгоняют до сотни за сумасшедшие 5,1 с, а «Кайенна Дизель» тратит на это «целых» 8,3 с. Но и это на одну десятую быстрее, чем у модификации с почти 300-сильной бензиновой «шестеркой», а ведь ее трудно обвинить в медлительности. Далеко не у всех производителей даже самые заряженные версии имеют лучшие показатели!

Во всяком случае, я за рулем «Кайенны Дизель» совершенно не чувствовал себя ущербным. Мотор легко забрасывает стрелку тахометра за четыре с половиной тысячи, напористый разгон сопровождается совсем не дизельным саунд-треком – говорят, над выпускной системой немало поколдовали, добиваясь «типичного звука «Порше»! А вот с «неправильными» звуками пришлось бороться: в многослойном ветровом стекле применена специальная шумоизолирующая пленка. Кстати, волокнистые звукопоглощающие панели позволили сэкономить 20 кг по сравнению с обычными материалами.

В стандартную комплектацию входит шестиступенчатый адаптивный «Типтроник S» – в спокойных режимах он работает отлично, а если задержки при срабатывании кик-дауна покажутся долгими, можно перейти на ручное управление посредством клавиш, расположенных на руле. Передаточные числа одинаковы для всех модификаций «Порше», у дизельной лишь изменена программа управления под иной диапазон оборотов силового агрегата. Кроме того, применена блокировка гидротрансформатора двумя фрикционными дисками, как и у всех коробок, работающих с высокомоментными восьмицилиндровыми моторами. Естественно, в редукторах установлены «короткие» главные пары (i = 3,9).



Отличительный признак дизельной модификации – черный, а не хромированный шильдик Cayenne на двери багажника.

В развале «шестерки» расположен балансирный вал, в алюминиевых головках – по два распредвала. Роликовые толкатели позволяют снизить потери на трение. Мотор оснащен турбонаддувом изменяемой геометрии с максимальным давлением 2,3 бар и интеркулером. Во впускных патрубках – регулируемые вихревые заслонки, улучшающие смесеобразование. Система питания – «коммон рейл» с давлением 1800 бар. В зависимости от исполнения двигатель соответствует требованиям Евро IV или Евро III.

В пьезоэлектрической форсунке общая масса подвижных деталей на 75% меньше, чем в электромагнитной. Быстродействие на уровне 1/10 000 с позволяет осуществлять до пяти импульсов впрыска за один такт. Этим достигается более равномерное, безударное горение, снижение уровня шума и выброса вредных веществ.

PORSCHE CAYENNE DIESEL 3,0

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм:	
длина	4798
ширина	1928
высота	1699
Снаряженная масса, кг	2240
Полная масса, кг	3015
Разгон 0–100 км/ч, с	8,3
Максимальная скорость, км/ч	214
Топливо	ДТ
Запас топлива, л	100
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	11,6
загородный цикл	7,9
смешанный цикл	9,3

ДВИГАТЕЛЬ:
дизельный V6, 24 клапана, 2967 см³, 176 кВт/240 л.с. при 4000–4400 об/мин, 550 Н·м при 2000–2250 об/мин, расположен спереди продольно.

ТРАНСМИССИЯ:
полноприводная с понижающей передачей, А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвеска – спереди двойные поперечные рычаги, сзади многорычажная; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 235/65R17.

Доработанную систему курсовой устойчивости PSM (Porsche Stability Management) опробовать не удалось; говорят, она адаптирована для бездорожья и в зависимости от грунта допускает большую степень буксования или блокировки колес. Это улучшает проходимость и уменьшает тормозной путь на рыхлом грунте в сравнении с обычными, «асфальтовыми» настройками.

ОБЫДЕННОСТИ

Как и у всех «кайенн», у дизельной постоянный полный привод с распределением крутящего момента между передней и задней осями в пропорции 38:62. Электронная блокировка межосевого дифференциала позволяет менять это соотношение; есть и принудительная блокировка. В раздаточной коробке сохранена понижающая передача (i = 2,7), хотя при таком потенциале двигателя она понадобится лишь в самых сложных условиях.

Пружинная подвеска, как у базовой «Кайенны» с бензиновой «шестеркой». Изменены лишь характеристики с учетом увеличенной на 70 кг массы двигателя. В списке опций две пневмоподвески – обычная и активная с регулируемой жесткостью амортизаторов. Про многочисленные системы комфорта и безопасности, бесконечные списки оборудования распространяться не буду – дизельный «Порше» можно оснастить ничуть не хуже, чем бензиновый.

«Порше-Кайенна» оказалась очень удачной моделью: в 2007/2008 финансовом году компания отчиталась о продаже рекордных 45 478 машин, на них пришлось 49% сбыта. И хотя дизельная модификация вряд ли станет бестселлером в премиум-сегменте, 5–8 тысяч собранных в Лейпциге машин все же найдут хозяев в нынешнем году. Продажи начались в феврале, цена в Европе – 47 250 евро, в Германии (с учетом 19-процентного НДС) – 56 436 евро. В России «Кайенну Дизель» можно купить «всего» за 2 555 700 рублей – и дальше скрупулезно экономить на топливе… ЗР

Международный женский

Японец по происхождению, выпускаемый во Франции, покоряет сердца российских дам. Шансы недавно появившегося в продаже трехдверного варианта «Тойоты-Ярис» оценил Максим Сачков. Фото: Александр Батыру.

Самая компактная из «тойот», поставляемых на наш рынок, быстро стала любимицей прекрасной половины человечества. Рискну предположить, что версия с тремя дверями понравится еще больше. Избавившийся от «лишних» деталей «Ярис» выглядит не столько подтянутым, сколько круглым и милым… Таких женщины жалеют, а потому любят.

Этот синий цвет вам кажется скучным? Возможно, вы измените свое мнение, увидев его вживую. Нет? Тогда выбирайте другой окрас – например, яркий красный или солидный черный. Палитра у японской модели разнообразная, жаль, маловато в ней радостных цветов. Все-таки маленький автомобильчик не должен потеряться в толпе. Зато над комплектацией ломать голову не придется – трехдверный «Ярис» продают только в исполнении «Терра плюс» с 1,3-литровым двигателем и роботизированной коробкой. Набор оборудования по нынешним временам не богат, но и не беден: четыре подушки, ABS с «брейк-эссистом», аудиосистема, читающая MP3 и управляемая клавишами на руле, кондиционер, электроприводы стекол, зеркал, замков – минимум необходимого для комфортных и безопасных поездок.

Широкая дверь гостеприимно распахивается… Виноват, открывшись на небольшой угол, она упирается в близко припаркованную машину. В пятидверку забраться проще, а тут хоть ограждения вокруг выставляй. Но с водительского места уже трудно определить, сколько у «Яриса» дверей. Над головой много воздуха, в плечах не жмет, да и обзор назад почти не изменился. Пожалуй, за ремнем приходится тянуться чуть дальше, но дискомфорт испытают лишь совсем миниатюрные дамы, придвигающие кресло слишком близко к рулю.

На второй ряд проще попадать с правой стороны – беретесь за рычажок на спинке переднего сиденья, оно услужливо отъезжает, освобождая проход. Конечно, через собственную дверь было бы удобнее, однако даже рослые пассажиры трехдверки не встретят серьезных трудностей при посадке и высадке. Потолок тут пониже, чем впереди, зато ноги есть куда деть.

В городе 87-сильный двигатель – отличный компромисс между экономичностью и динамикой. Правда, пара у мотора не идеальная. Роботизированная коробка нерасторопна при переключениях да и реагирует на команды с задержкой. Однако альтернативы нет – если полюбили трехдверный «Ярис», придется смириться с этим недостатком.

Право, к роботу привыкнуть проще, чем к новым ценам: трехдверный «Ярис» стоит… 693 437 рублей (19 400 долларов). Пожалуй, в нынешней ситуации такой подарок можно преподнести лишь воистину дорогой женщине. **ЗР**



Салон «Яриса» напоминает дамскую сумочку. В немыслимом количестве ниш, карманов, ящичков спрячется все нужное. Главное – потом его найти.

Задние места без дверей, но с окнами логично отдать детям: им удобно, маме спокойно. Итак, ремешки и «изофиксы» ждут ребят!



Toyota Yaris 1,3 Multimode

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм:	
длина	3750
ширина	1695
высота	1530
база	2460
колея спереди/сзади	1470/1460
Снаряженная масса, кг	1100
Полная масса, кг	1480
Разгон 0–100 км/ч, с	13,1
Максимальная скорость, км/ч	170
Топливо	А95
Запас топлива, л	42

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,3 л, 64 кВт/87 л.с. при 6000 об/мин, 121 Н·м при 4200 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная; А5.



Отказавшись от двух дверей, покупатель «Яриса» сможет сэкономить 500 долларов. А говорят, трехдверка непрактична.



Российский на все 100

На Таганрогском заводе разработан собственный автомобиль. Подробности о модели с рабочим индексом С100 разузнал Сергей Баландюк. Фото автора.

Невероятно, но факт: в условиях экономической нестабильности завод вдруг разродился новинкой. Правда, в разработке машины принимали участие корейские инженеры, но действовали по нашему техзаданию. В результате трехлетних усилий удалось создать оригинальный автомобиль. Силовой агрегат, подвески, детали кузова, интерьер – словом, почти все будут изготавливать в Корее и отправлять к нам на сборку. С100 – не клон какой-либо существующей модели. Это машина специально для России; выпускать ее где-либо еще не планируют.

С конвейера пойдут автомобили с кузовом седан или хэтчбек, оснащаться они будут бензиновыми двигателями объемом 1,4, 1,6 или 1,8 л. Два последних будут доступны с 4-ступенчатым гидромеханическим автоматом. Пока в нашем распоряжении только седан с двигателем 1,6 л и механической трансмиссией: они откроют новый модельный ряд.

В самобытности дизайна сомнений нет. Или почти нет: передок с крупными каплевидными фарами все-таки напоминает китайские авто. Зато ребра на боковинах делают кузов стремительным.

TAGAZ C100

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ:

Размеры, мм:	
длина	4514
ширина	1746
высота	1436
база	2610
колея спереди/сзади	1490/1490
сзади	1540
Снаряженная масса, кг	1300
Полная масса, кг	1680

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,6 л, 91 кВт/124 л.с. при 5600 об/мин, 150 Н·м при 4400 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная, М5.



В конкуренции с одноклассниками главное преимущество С100 – качество.

Это уж точно не безликие «Акцент» или «Спектра». А вот в салоне возникает ощущение чего-то знакомого: не то «Лацетти», не то «Элантра»... При этом все приятно на ощупь, удобно и, что главное, добротно: зазоры и швы в норме, люфты минимальные. Самое занятное новшество – изменяемая подсветка приборов: рыжая, зеленая, лунная и фиолетовая – на все вкусы; жаль, что при этом не меняет цвет вся панель! Блок климатической установки, будь то ручная или автоматическая, регулируется удобными круглячами с неплохо выверенными усилиями и оптимальным шагом. А штатная магнитола с MP3 и аудиовыходом добавляет солидности, словно перекочевала сюда с модели более высокого класса. Ощущение качества не покидает и за рулем. За уверенный старт и ровный набор скорости под достаточно тихий аккомпанемент мотора можно простить размазанные переключения, вибрации на холостых оборотах и шум из колесных арок. Управляемость удобна и понятна, а тихая и достаточно плотная подвеска напоминает о себе лишь на крупных неровностях. Словом, у меня не возникло впечатления, что еду на предсерийном образце.

Более скромная версия с мотором 1,4 будет еще интереснее, прежде всего по цене. И тогда – держись, АВТОВАЗ!

По предварительным данным, цены на С100 с двигателем 1,6 будут стартовать с 10 000 долларов. Наиболее дорогую версию – с кожаным салоном, климат-контролем и достаточно богатым оснащением – предложат за 15 200 долларов. **ЗР**

НАША СПРАВКА

Сборка седанов ТагАЗ-С100 начнется в мае текущего года на этой поточной линии. К концу года появятся седан и хэтчбек с иным оформлением передка. Дочернее предприятие «ТагАЗ-Корея» поставляет элементы кузова, а также двигатель и подвески. В планах компании еще три легковые модели разных классов, полноприводный кроссовер с дизелем 2,2 CRDI и коммерческий грузовичок Т100 грузоподъемностью 1 или 1,5 тонны. По мере освоения собственных моделей с конвейера уйдут их прямые конкуренты.





В салоне не приходится ни к чему привыкать, остается лишь выбрать цвет подсветки приборов. Кожаный руль и магнитола – в базовой комплектации.

Двигатель 1,6 л мощностью 124 л.с. ровно тянет на низких оборотах и наделяет автомобиль неплохой динамикой.



Диз-баланс

Критерий красоты – выверенные пропорции, а для товара – баланс цены и качества. Где она, золотая середина при выборе вседорожника? Может быть, дизельный «Кайрон»? Ответ искал Андрей Сидоров. Фото: Александр Батыру.

Тема вседорожников у нас, похоже, всегда будет особенно актуальна. Многих удерживает от покупки только цена автомобиля и расходы на его содержание. Не зря тридцать третий год кряду ВАЗ выпускает «Ниву» практически без изменений. Увы, несмотря на выдающиеся внедорожные качества, имиджевой ее никак не назовешь – маленькая и дешевая. Большой именитый вседорожник раз эдак в пять дороже.

Из этого кратного ценового превосходства половину приходится платить за бренд, треть за собственно техническую сложность и лишь малую часть за внедорожные качества. А стоит ли, если не ставить во главу угла имидж?

Присмотримся к «Кайрону», который с недавних пор собирают в России из корейских комплектующих. Оставим рассуждения о дизайне – спорить о нем бессмысленно, поскольку объективных критериев нет. На мой взгляд, красивая машина. Такие с легкой руки журналистов называют «паркетниками», намекая на беспомощность на настоящем бездорожье. Так ли это, выясним чуть позже, а сейчас прокатимся по асфальту – именно на нем 90% вседорожников наматывают 90% своего пробега.

Двухлитровый 141-сильный наддувный дизель, пятиступенчатый автомат (урожденные «Мерседес-Бенц») – несомненные козыри автомобиля. Отличная динамика, четкие переключения делают езду по городу совершенно неутомительной и, кстати, довольно экономной. Если не попадать в пробки, можно уложиться в 10 литров на сотню. Задумчивости, на которую обычно принято сетовать, я не заметил – вряд ли ручное переключение (а оно здесь предусмотрено) позволило бы отыграть у автомата хоть секунду при разгоне до сотни, а вот сжечь лишнюю соляр-



Воздухозаборник дизеля расположен на уровне капота – вода в него не попадет даже из самой глубокой лужи.

Рулевой механизм надежно упрятан за балкой передней подвески.



ку и загнать обороты в красную зону – это запросто. Пора уже признать, что электронно-механический разум здесь более эффективен.

Впрочем, не будем тратить время на рассказ о том, что лучше попробовать самому. Об эргономике машины, степени удовольствия от езды, дизайне и мягкости сидений вы можете составить собственное впечатление – достаточно записаться на тест-драйв у любого дилера. Лучше обратим внимание на то, что вряд ли можно увидеть и почувствовать в пробной поездке под надзором бдительного продавца.

Помимо силового агрегата, отлично проявили себя аэродинамика и шумоизоляция – на скорости вплоть до максимальной ни свист ветра, ни шум мотора и трансмиссии в салон не проникают. При 150 км/ч мотор раскручен всего до 3000 об/мин. Машина отлично держит курс, однако к резким маневрам на такой скорости не располагает: руль очень уж легкий, а крены при рулении на скорости все же великоваты – дань длинноходной подвеске.

При движении по шоссе нет нужды в полном приводе, вполне можно обойтись задним. Передний же подключается жестко, что полезно на бездорожье. А коли так, то не нужен ни межосевой дифференциал, ни, соответственно, его блокировка, которые стоят денег. Зато есть понижающая передача в раздаточной коробке. Если в придачу к ней оснастить машину настоящими грязевыми шинами, то ее шансы на тяжелых дорогах окажутся весьма неплохими. Минус здесь – умеренный дорожный просвет: всего 200 мм, плюс – такие же ходы подвески.

Однако это лишь формальные признаки «вседорожности». Рамка низко свисающего радиатора на нашей машине уже изрядно погнута в предыдущих тест-драйвах, и то, что не порвали сам радиатор, просто везение. Пластиковая защита когда-то защищала моторный отсек лишь от брызг грязи. Низко расположенный генератор в настоящей грязи тоже обречен. Зато «ноздри» воздухозаборника двигателя подняты на уровень капота, а сапуны из картеров агрегатов выведены под самое днище – намек на возможность преодоления бродов.

И, наконец, коварная опция для тех, кому предстоит ездить по щебеночной дороге – защита бензобака. На первый взгляд, добротный стальной лист вызывает уважение, однако каверза в том, что лист перфорирован довольно большими отверстиями. В них-то и кроется потенциальная опасность, с которой мы столкнулись два года назад на аналогичной машине. Камешки с дороги, залетая в эти отверстия, застревают между защитой и бензобаком и очень скоро протирают последний до дыр. Заклеить же его в полевых условиях хотя бы мылом, чтобы хоть как-то добраться до места ремонта, зачастую непросто.

Еще одно сомнительное для вседорожника решение – запаска в заднем свесе. Кому доводилось воспользоваться ею на бездорожье, уже знают, что лучшее место для запаски – на пятой двери. Решение старо как мир, однако эстет отвергнет его, как разрушающее цельность облика. Что же, стилисту, ставящему на первое место чистоту линий, иногда полезно нырнуть под машину, это поможет ему правильно расставить приоритеты...

А присматривающему себе вседорожник стоит обратить внимание на баланс его цены и потребительских свойств. Престиж престижем, а деньги по-прежнему любят счет. **ЗР**

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	SSANGYONG KYRON			
	2,0 Xdi МКП	2,0 Xdi АКП	2,3 МКП	2,3 АКП
Общие данные				
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4660/1755/1880			
база	2740			
колея спереди/сзади	1570/1570			
Снаряженная масса, кг	1893–2001	1920–2028	1862–1971	1885–1994
Полная масса, кг	2530			
Макс. скорость, км/ч	167	166	167	165
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	6,3	7,1	8,7	9,7
городской цикл	9,9	10,6	14,9	14,8
смешанный цикл	7,7	8,4	11,0	11,6
Двигатель				
Тип	дизельный		бензиновый	
Расположение	продольно			
Конфигурация	P4			
Число клапанов	16			
Рабочий объем, см^3	1998		2295	
Степень сжатия	18		10,4	
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	104/141,4 4000		110/150 5500	
Крутящий момент, Н·м при об/мин	310 1800–2700		214 3500–4000	
Трансмиссия				
Тип	полноприводная			
Коробка передач	M5	A5	M5	A5
Ходовая часть				
Подвеска: спереди	на двойных поперечных рычагах			
сзади	неразрезной мост на винтовых пружинах			
Рулевое управление	с гидроусилителем			
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые			
Размер шин	225/70R16			



Генератор на уровне рамы – не лучшее решение для вседорожника.

Сапун моста, выведенный на максимальную высоту, снижает вероятность попадания внутрь воды.





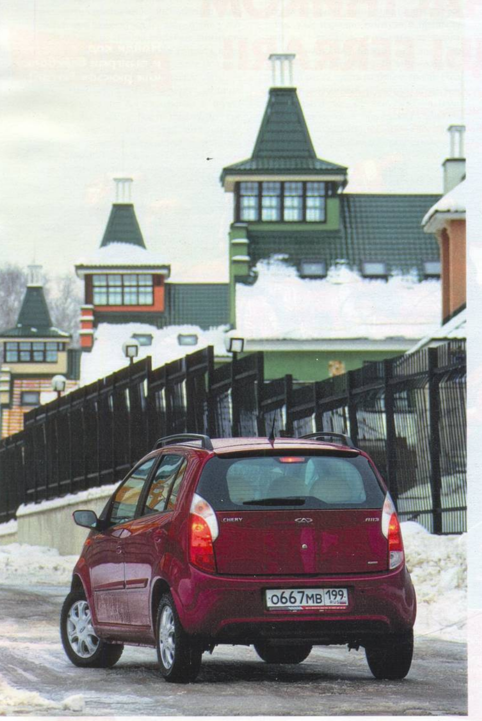
Низко расположенный радиатор нуждается в серьезной защите. От штатного брызговика остались лишь фрагменты.

Камни, залетевшие в отверстия защиты, со временем могут протереть бензобак до дыр.



В здоровом теле...

Какой дух у новинки российского рынка «Чери-Кимо», выяснял Максим Сачков. Фото: Константин Якубов.



Совсем неплохо! Я и про автомобильную промышленность Поднебесной в целом, и про «Кимо» в частности. Детали кузова подогнаны аккуратно, в зазорах хотя и не застрянет спичка, но по ширине они одинаковы. Даже пятая дверь, удерживаемая газовыми упорами, открывается почтенно медленно, а при постановке на сигнализацию «Кимо» еще и поднимает стекла. В общем, с нескольких шагов увидите привлекательный автомобиль, китайское происхождение которого выдает лишь эмблема. Неудивительно – работало итальянское ателье «Бертоне».

Интерьер – тоже его рук дело. Это уже не набор элементов, напоминающий неправильно собранный пазл, а законченный дизайнерский замысел. Обивки дверей и центральной стойки – оригинальная единая композиция. А форма панели приборов или плоский рычаг ручного тормоза, похожий на лопатку для переворачивания котлет? Дешевые материалы, конечно, скрыть трудно, но они уже не так раздражают, как на ранних «китайцах». Ведь панели не перекошены, не торчат заусенцы на пластике, даже шторки воздуховодов работают безупречно. А скучноватый серый пластик неплохо разбавляют яркие тканевые обивки дверей и сидений.

Подтянулась и эргономика, хотя упрекнуть «Кимо» есть в чем. Я быстро устроился за рулем, причем для этого вполне хватило минимального набора регулировок. А вот человеку ростом выше среднего не столь комфортно – далеко отодвинуться нельзя. Кроме того, в слякотную погоду рослые водители вынуждены пригибать голову: коротенькие дворники очищают скудный сектор стекла. Придется и потолкаться локтями, а еще многие посетуют на узкий педальный узел. Я частенько нажимал одновременно газ и тормоз – забавные ощущения!

Дизайнеры с душой подошли даже к зеркалам – корпуса, будто подведенные реснички, игриво закручены вверх, – но, жаль, не посоветовались с инженерами. Зеркала неидеальны: обзору вперед мешают не столько сами стойки, сколько их массивные основания, наращенные уголками для крепления зеркал. Хоть прорубай в них окошки! Зато боковые подоконники низкие, да и обзор через внутреннее зеркало сносный, а в качестве компенсации за маячащие на заднем плане подголовники есть парктроник.

Об одежке производители позаботились. А о хороших манерах? Увы, до них



«Чери-Кимо» принадлежит к новому поколению китайских автомобилей, которые могут рассчитывать на похудевшие ныне кошельки покупателей.

руки пока не дошли, на дороге «Кимо» ведет себя... по-китайски. Первое впечатление, будто играешь на симуляторе. Из-за почти невесомого и безответного руля едешь не столько по ощущениям, сколько по изменениям картинки на мониторе... извините, в ветровом стекле. Кстати, и рычаг переключения передач, попадая в фиксированные положения, клацает, подобно игровому. Было бы еще покомпьютерному просто управлять машинкой! Ведь здесь приходится свыкаться с заторможенными реакциями, мириться с глубокими кренами, пресекать выпады кормы в поворотах. Не удастся выспаться и пассажирам. Приятно шелестевший на холостом ходу мотор под нагрузкой голосист. А в движении звук в салоне становится объемным – из всех углов различной по частоте и амплитуде «музыкой» отзываются трансмиссия и выпускная система, дополнительные спецэффекты создают аэродинамические шумы и камешки, барабанящие по колесным нишам. С ростом скорости (кстати, от 83-сильного агрегата ожидаешь большей прыти) плавно повышается и голос. «Кимо» ощутимо вздрагивает при встрече с мелкими дорожными неровностями, на крупные подвеска отзывается пугающими ударами.

Многие недостатки «Кимо» перекроет цена: за хэтчбек с симпатичной внешностью, двумя подушками безопасности, ABS, электропакетом просят 302 тысячи рублей. Тело в целом сформировалось, а дух, возможно, окрепнет в борьбе за покупателя... **ЗР**



Расположение парктроника, входящего в штатную комплектацию, оригинальное, но удобное.

Дизайнеры проработали такие мелочи, как «окружение» курильщика или оцифровка рычага переключения передач.

Оригинальный дизайн салона и пристойное качество сборки оценят и скептики.

CHERY KIMO

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	3700
ширина	1578
высота	1564
база	2390
колея спереди	1370
сзади	1355
Снаряженная масса, кг	1040
Максимальная скорость, км/ч	156
Топливо	A92
Запас топлива, л	43

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,3 л, 61 кВт/83 л.с. при 6000 об/мин, 114 Н·м при 4500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвеска – передняя типа «Мак-Ферсон», задняя – жесткая балка на продольных рычагах с тягой Панара; рулевое управление реечное с гидроусилителем.



Идет солдат по городу

Известную песню под аккомпанемент итальянского турбодизеля ИВЕКО-F1A всю неделю распевали УАЗ-31631 «Патриот» и Петр Меньших.

Я – UAZ Patriot 2,3 TDi. Имя пишу латиницей специально для моей городской подруги – любит она все заграничное. Я ей с места службы пишу. Пусть читает. Она мной гордиться должна. Ведь в своих письмах я всегда на высоте. У меня ж рост полных 2 метра в фуражке, с релингами то есть. Дед мой, УАЗ 469-й, правда, еще повыше был – у нас в роду все такие рослые. Я ему в деревню фотку отправил: стою, настоящий рамный вседорожник, 2080 мм в плечах (по зеркалам если мерить). Деду больше о трудностях рассказываю: может, что посоветует.

Подруге пишу, что мне брод в 0,7 м нипочем – даже ковер в салоне не замочу. Не скажу же, что мне по уставу больше чем в полуметровую воду лезть запрещено, будто паркетнику какому, – сапуны на мостах наверх не выведены, недолго и воды начерпать. Для женской половины информацию фильтровать нужно. Нытиков девушки не любят…

Сегодня по нашим частям Sollers прошла команда отправить меня на неделю в командировку – стартовать на фестивале вседорожников. Там одни иностранцы, а страну достойно представить надо. Какой переполох начался! Столько внимания за свои юные 3000 км я еще не знал. Включив первую в корейской пятиступенчатой механической коробке «Деймос», выехал за ворота. Весь при параде самой лучшей комплектации Limited 332 Diesel:



Потребность во вседорожниках в России будет еще долго.

ABS, кондиционер, кожаный салон, легкосплавные колеса с широкими шинами 265/70R16… Только подушек безопасности не предусмотрели. Но они нам и не понадобятся. Военному человеку подушка не нужна – его ремень бережет. Зачем под пиропатрон Командира подставлять? Не дай бог, электромагнитный импульс в цепь попадет… Вот и Командир идет. Дальше запишу все как было, дабы ничего не забыть!

ЧЕТВЕРГ, 29.01.09. СОВЕТЫ ИНСТРУКТОРА

Познакомились быстро, по-военному. Командир и есть мой первый пилот на фестивале вседорожников. Вторым водителем назначен Сергей Петров. Он в Думе заседает, о стране и «Рольфе» думает, поэтому на тренировку в школу контраварийной подготовки не приехал. А зря – увидел бы, как я опроверг расхожее мнение, что «Патриот» не для гонок по скользкой дороге. Сейчас изложу, что говорил обо мне инструктор Михаил Пахомов (потом скопирую написанное и отправлю подруге, пусть гордится!):

– Передачи включаются изумительно. Даже со второй на первую легко переходит. Очень прогнозируемый. Хватка есть. Обычно дизели инертные, этот – нет, идет «за ногой». Даем тягу, и на скользкой дороге полноприводная машина стабилизируется. Перед поворотом сброс газа, передняя ось загружается. Тут и надо поспеть с пово-



ротом руля – не раньше и не позже, а в момент загрузки передней оси. Тогда она не будет скользить, а чуть сорвется задняя. Дальше нужно не опоздать с углами поворота руля и задать правильную тягу, чтобы прекратилось скольжение задней оси. Колеса ставим прямо – и «Патриот» в одном ритме с водителем вывозит из заноса.

Целый день по этой методике я, Командир и ближайшие сугробы притирались друг к другу. На нем ни одной сухой нитки не осталось. Ничего, даже обидно, что все вокруг о моей надежности говорили. Опасались, что до фестиваля не доеду. Как бы не так, техничка «Шеви-Нива» только зря день потеряла. Правда, тот, кто на ней по тренировочной трассе ездил, меня оценил выше.

ПЯТНИЦА, 30.01.09. ПЛОХАЯ ПРИМЕТА

Утром поехал с Командиром и фотографом в парк «Яхрома». Там завтра стартует фестиваль вседорожников, в котором наш экипаж всерьез рассчитывает на победу. Для этого мне нужно показать лучшее время на специальной трассе, а обоим водителям – быстрее всех пройти горнолыжный спуск.

Уже миновали кольцевую дорогу, когда Командир вспомнил про лыжи... Пришлось вернуться. Дед сказал бы, плохая примета. Я ему сообщение отправил, что у Командира после вчерашних тренировок на правой кисти синяк – зажало от торможения ручником при включенной второй передаче. Что ж, мужчина без недостатков – манекен. Это я про нас с Командиром. Ругать его за забывчивость, а меня за конструкторские промахи бесполезно. Из армейской машины не так просто сделать комфортабельный вседорожник, чтобы запросто и по бездорожью, и по асфальту. По дороге в парк «Яхрома» я маленько «плавал» в своем ряду. Выражаясь профессионально, мой руль не отягощен обратной связью. Но этот недостаток становится преимуществом на бездорожье – гарантирует минимум отдачи в руль при переезде через колею под углом, например. На коротком участке шоссе легко выжал 120 км/ч, но в основном ехал «правильные» 90. Хотя могу и 135, а по спидометру и того больше! У меня ведь парадные колеса диаметром чуть больше положенного, а спидометр не проверяли, так что могу и поскромничать в самооценке.

Ивековский дизель однозначно мне подходит: хотя скорости по сравнению с бензиновым не прибавляет, ехать гораздо удобнее. Мне нравится его голос и уверенная тяга.

Кроме кисти, у Командира после вчерашнего синяк на левом локте. Сидят они сейчас с фотографом, как водитель и пассажир, далеко друг от друга. Если руль надо крутить быстро и много, водитель станет задевать обивку двери локтем. Это не недостаток, а «внедорожная» особенность: при такой

▲ Да разве это бруствер? Не перепрыгну, так снесу с легкостью! А как Сергею Петрову кажется?

Везут не силы, а момент, поэтому 116 л.с. – оптимально. Крутящий момент 270 Н·м против 217 Н·м у бензинового брата.

посадке удобно переезжать переправу по бревнам – можно высунуться и смотреть, где катится переднее колесо!

На деревенских просторах фотограф пытался загнать меня поглубже в свежий снег, приговаривая: «Чем круче джип, тем дольше идти за трактором». Я не джип, а УАЗ, так что трактор не понадобился. К гостинице «Бумеранг» подъехали затемно. Тут после шлагбаума заезд тесный, я с ходу проехать не могу. Для разворота, извините, мне требуется дорога на 2 м шире, чем средней легковушке. Зато, разгружаясь у отеля, я показал, что лыжи в багажнике могут лежать поперек.

Командир пошел совещаться, а я – ждать похолодания, обещали под утро –30°С...

СУББОТА, 31.01.09. ФЕСТИВАЛЬ

Утром завелся с пол-оборота при –22°С. Главное – не забыть про свечи накаливания: просто подождать несколько секунд. Мои поздравления итальянцам! Потом на мойку – и открывать парад.

Помылись хорошо, а вот высохли, видимо, не очень... К Командиру пожаловали оператор телевидения и наблюдатель из части, но не тут-то было! Злополучные кнопки дверных замков никак не хотели открываться, а задние двери просто примерзли. Мы с Командиром только благодаря природному везению не сломали ключ и все-таки проникли внутрь...

Как не верить после этого в дурные приметы? Трассу Сергей Петров мог пройти лучше, если бы в четверг потренировался с нами. Командир тоже до того хотел выиграть, что получил 10 секунд штрафа за сбитый конус-ограничитель. Зря не поверил в мой двигатель: на второй передаче ехалось куда лучше, на малых оборотах он вывез бы быстрей.

...Телевизионщик в конце концов к нам проник – в заднюю дверь пролез. Выходя, соскользнул и слегка ударился о ступеньку. Но репортаж показать не забыл. Даже по телевизору видно было, как меня народ любит. А Сергей Петров обещал рассказать обо мне там, «наверху».



1. Патриотическое настроение.

2. Откуда взялся синяк у Командира?

3. Все признаки комфорта. Брюки останутся чистыми, если обуваться в багажнике!

4. О воин, службою живущий, читай Устав на сон грядущий... Наклейки с указанием вида топлива нет ни на правом, ни на левом лючке.

ВОСКРЕСЕНЬЕ, 1.02.09. ПО ХОЗЯЙСТВУ

Жена командира, когда меня увидела, сразу заданий надавала – и то перевезти, и это. Поначалу она меня боялась, звуки в салоне с шумом заводского конвейера сравнивала. Но потом привыкла, мы даже вместе огромный фикус родственникам отвезли. Командир шутил, что мою педаль сцепления она двумя ногами не выжмет, тоже с лучшей стороны себя хотел показать. Усилий педаль действительно требует, но не скажу, что героических. Все-таки он в меня поверил и немного расслабился...

ПОНЕДЕЛЬНИК, 2.02.09. ГОЛОДНЫЙ ОБМОРОК

Едем на работу во втором ряду, пробку видим дальше всех. За километр до моста у Белорусского вокзала чувствую – силы меня покидают. Не помню, как докатился до обочины. Очнулся, когда из технички «Шевроле-Нива» канистру топлива достали и влили мне в бак. Как всегда, завелся с пол-оборота. Не ожидал, что датчик уровня топлива подложит мне такую свинью. Он же показывал, что, как минимум, один из двух моих баков наполовину полон, а оказалось – пуст. И не наполовину, а совсем. Командир оставил меня у мерзлого бордюра. Надеюсь, расстались друзьями. Подвел его, получается…

ВТОРНИК – СРЕДА, 3.02.09–4.02.09. К ПУГОВИЦАМ ПРЕТЕНЗИИ

Два дня провел в командирском техцентре: досадных мелочей у меня насчитали десяток. Теперь знаю, почему погромыхивает глушитель, почему на морозе скрипит панель приборов и скрежещет руль, почему подтекает антифриз из расширительного бачка и что может случиться, если провода датчиков ABS пережать защитным кожухом моторного отсека. Конечно, городской подруге моей об этом не напишу, а вот деду пожалуюсь. Он-то знает, что для солдата главное. **ЗР**

P. S. Как я понял из песни, пуговицы тоже важная деталь. Они должны не портить мундир, а его украшать.



Между городом и деревней. 610 000 рублей – за такой размер недорого!

Не ходи на бархан

Известно, что на обледенелой дороге песок только на пользу. Но вот растаял лед, а песок остался... Чем это чревато, заинтересовался Сергей Мишин.

Летом песок на шоссе встречается едва ли не чаще, чем гололед зимой, – например, в зонах ремонта дороги, на затяжных подъемах и спусках, где частенько остается с зимы. Тащат его на проезжую часть и грузовики, выползающие из придорожных карьеров; постоянный источник этой «мелкой» неприятности – обочина.

Чтобы оценить всю прелесть такого «комбинированного» покрытия, попробуем выполнить на нем несколько экстремальных упражнений, которые обычно используем в наших шинных тестах. Жесткая 12-метровая переставка (есть еще 16-, 20- и 24-метровая) – одно из них.

К слову, начиная проводить «шинную» переставку, мы каждый раз убеждаемся, что даже на тщательно подметенном асфальте скорость ее выполнения растет от заезда к заезду. Лишь после 10–15 повторов, когда покрытие, «протертое» шинами, становится чистым, можно получить стабильные результаты. То же самое и в гонках формулы 1: стоит машине чуть сместиться с накатанной траектории, как гонщику приходится снижать скорость, иначе он рискует вылететь с трассы. Казалось бы, по сторонам асфальт такой же чистый, как и на траектории, но он чуточку светлее – из-за того, что его покрывают мельчайшие частички пыли. Они-то и ухудшают (существенно!) сцепление шин с дорогой.

Итак, у нас максимальная скорость переставки установилась на 68 км/ч. Неплохо для «Лады-112» на шинах 185/60R14. Поведение машины понятное, при выполнении маневра характерен короткий непродолжительный занос, увеличивающийся с ростом скорости. Оценка управляемости – 8 баллов (норма).

Теперь слегка присыпем траекторию песочком. Достаточно пары лопат, чтобы стало невозможно заставить машину двигаться по намеченной траектории. При попадании передними колесами на песок ощущается резкая потеря сцепления – как будто оказался на льду. Повернуть в первом коридоре невозможно, автомобиль упорно идет прямо даже при повернутой баранке. А попав с песка на чистый асфальт, тут же рывком отстреливает в сторону. Повторение заездов и накопление «знаний» успеха не приносят – попасть в намеченный коридор никак не удается.

Чуть-чуть «разводим» песчаную проплешину и траекторию передних колес на входе – теперь машина выполняет маневр более уверенно. Но опасность подстерегает во втором коридоре: задние колеса, попав на песок, срываются в резкий и глубокий занос. Но как только попадают на чистый асфальт, занос так же резко прекращается. Скоростное вращение баранки в сторону заноса водитель вынужден прекратить, иначе машину понесет в другую сторону. При такой езде больше всего раздражает непредсказуемость поведения автомобиля: насколько глубоким окажется ожидаемый занос, неизвестно.

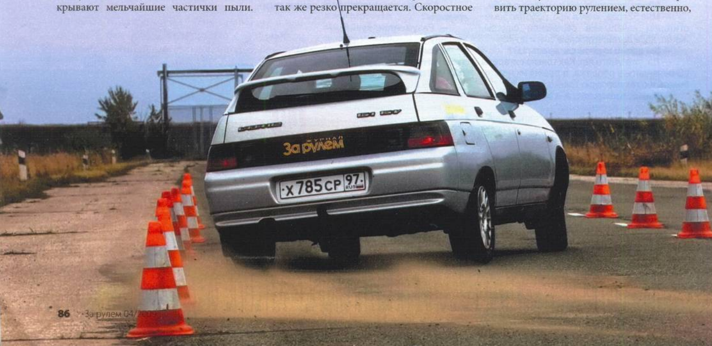
Если подходить к оценке управляемости с обычными критериями шинного теста, то больше 2-3 баллов за эти сударожи поставить никак нельзя. Максимальная скорость переставки по песку – 59,5 км/ч. Ухудшение против чистого асфальта – 8,5 км/ч. И это после тренировок, достаточного количества повторных заездов, с профессионалом за рулем. Неподготовленный водитель в таких условиях вряд ли наберет и 50 км/ч.

ПЕСЧАНАЯ ЛОВУШКА

Тормозим, конечно, юзом – при экстренном торможении без ABS водитель едва ли поймает грань блокировки.

Шины дымят, но за чистую дорогу цепляются вполне уверенно. Автомобиль слегка уводит вправо – сказывается небольшой уклон в сторону обочины. Тормозной путь с 40 км/ч составил 8,4 м.

Рассеиваем по дороге песок и повторяем серию торможений. Теперь автомобиль заметно разворачивается в ту сторону, где песка под колесами оказалось чуть меньше. Попытка выправить траекторию рулением, естественно,





Тормозной путь с 60 км/ч у машины с ABS почти на 3 м короче, чем при сбросе скорости юзом.

ПАМЯТКА ВОДИТЕЛЮ

Въезжая в зоны ремонта дорог, приближаясь к грязным выездам с проселков и из карьеров, снижайте скорость, будьте готовы к резкому ухудшению сцепных свойств и управляемости, а также к увеличению тормозного пути.

Попав на песок, избегайте резких маневров и не надейтесь на ABS – здесь она просто не в силах вам помочь.

Если понадобится повернуть при торможении юзом, разблокируйте колеса, ослабив нажим на педаль.

ИЗМЕНЕНИЕ УПРАВЛЯЕМОСТИ И ТОРМОЗНОГО ПУТИ

Упражнение	Чистый асфальт	Асфальт с песком	Изменение	Изменение, %
Скорость переставки, км/ч	68	59,5	8,5	12,5
Оценка управляемости, баллы	8	2–3	5–6	62–75
Торможение юзом: 40–0 км/ч, м 60–0км/ч, м	8,4 18,9	9,8 22,1	1,4 3,2	16,6 16,9
Торможение с ABS: 40–0 км/ч, м 60–0км/ч, м	7,1 16,0	9,7 21,8	2,6 5,8	36,6 36,3

На присыпанной песком дороге ABS не в силах уменьшить тормозной путь.



Достаточно совсем немного песка, чтобы автомобиль ушел с намеченной траектории.



не помогает – колеса-то идут юзом. Тормозной путь составил 9,8 м, то есть прибавил почти полтора метра по сравнению с чистым асфальтом. Торможение со скорости 60 км/ч на асфальте заняло 18,9 м, а с песком – 22,1 м.

Интересно, а как скажется песок на тормозном пути автомобиля с ABS? Маневры на чистом асфальте заставляют проникнуться уважением к электронике: тормозной путь нашей «Калины» уложился в 7,1 м – на 1,3 м меньше, чем юзом! При аварии порой полметра оказываются спасительными. Конечно, для совсем уж корректного сравнения и автомобиль, и шины должны быть одними и теми же, но мы не ставили перед собой задачу сравнить эффективность торможения «на блоке» и с ABS.

Самое интересное, что на песчаной подушке тормозной путь автомобиля с ABS составил… 9,7 м, то есть почти столько же, сколько с заблокированными колесами. Поскольку торможение на чистом асфальте при различных способах сброса скорости дало разницу в 1,3 м, то на этом фоне эффективность тормозов на песке можно считать не зависящей от марки шин и типа тормозной системы.

В активе ABS, помимо более эффективного замедления, остается возможность изменения траектории – можно уклониться от препятствия. А в пассиве – значительное увеличение тормозного пути при попадании на песчаную подсыпку. При скорости 40 км/ч прибавка составила 2,6 м – более чем полкорпуса автомобиля. При остановке с 60 км/ч тормозной путь на чистом и на присыпанном асфальте – 16,0 и 21,8 м соответственно, то есть удлинение уже на 5,8 м!

ПОДВОДИМ ИТОГИ

Песок на асфальте практически лишает автомобиль управляемости. Причем более опасен не толстый равномерный слой песка, а его неравномерные наносы: на таком «покрытии» не то что экстремальный маневр выполнить – даже спрогнозировать поведение автомобиля не удается. **ЗР**

В погоне за истиной

Теперь его прямые соперники – самые грозные спортивные «Порше». «Ауди-R8» с двигателем V10 5,2 FSI опробовал Сергей Воскресенский. Фото автора и «Ауди».

«Мы привыкли называть этот автомобиль «Ауди-R8 V10», не возражаете? Звучит проще и понятнее…» – так началась пресс-конференция, посвященная этой яркой, неординарной модели.

Какие уж тут возражения, когда успел немного вкусить, что такое 525... нет, не «скакунов», скорее, «тигров», ревущих за спиной. Я уже почувствовал умопомрачительную динамику, остроту руля, жесткость подвесок, отрывистость переключений роботизированной коробки и работу, конечно же, полноприводной трансмиссии. Вдоволь накупался в лучах всеобщего внимания, прикованного, увы, не ко мне. Понравилось, однако, не все.

Первые эмоции – бесформенный комок самых разнообразных впечатлений, разбираться с которыми предстоит завтра, в том числе на частной гоночной трассе «Аскари» (Ascari Race Resort). А пока отдам должное сверхсовременным алюминиевым технологиям, благодаря которым силовой каркас кузова R8 получился очень жестким и легким (всего-то 210 кг!). Отмечу по-иному настроенные подвески на классических двойных поперечных рычагах: поворачиваемость авто теперь близка к нейтральной. Хороши и мощные тормоза с гоночной опцией – композитными дисками, не боящимися перегрева. Ну и конечно, мое восхищение самому главному – V-образному 10-цилиндровому двигателю с потрясающим рабочим диапазоном и максимальной мощностью, достигаемой аж при 8000 об/мин.

СЕМЬДЕСЯТ ПРОТИВ ТРИДЦАТИ

Мой опыт предыдущего общения с обычной, восьмицилиндровой версией R8 противоречив. С интервалом в месяц попробовал два автомобиля, которым и 400-сильного мотора хватало с избытком. Ездили они совсем по-разному. Первый «Ауди» понравился быстрыми, хорошо прогнозируемыми реакциями и скольжениями, с которыми вполне удавалось совладать. Однако роботизированая коробка передач в этой машине так тупила, что вызывала немалую досаду. Второй автомобиль, наоборот, оказался куда сговорчивее насчет переключения передач, но чуть что – мигом выходил из-под контроля, вылетая с дороги в самых, казалось бы, безобидных ситуациях. Неверные настройки или неисправность? Ответ решил найти именно при нынешнем, третьем знакомстве.

Оказывается, лишь 30% R8 выпускают с ручным переключением, остальные 70% – в очередной раз доработанные и, по утверждениям создателей, доведенные до совершенства «роботы». И ведь не придерешься: парадные показатели практически одинаковы. А вот ощущения, увы, разные…

НАЧИНКА С ПЕРЧИНКОЙ

«А он совсем и не злой!» – это первые, наверное, кощунственные мысли про автомобиль и его 500 с хвостиком «лошадей», что ранним утром не торопясь вывозят меня из небольшого испанского городка. Что-то там, конечно, немного искусственно порыкивает сзади, но в целом совершенно не напрягает остротой ощущений, зубодробительными настройками или частым переключе-



нием передач. Более того, я еще и поругиваю совершенно неподобающую спорткару невесомую и длинноходную педаль сцепления и самую обычную по ощущениям, совсем не спортивную коробку передач. Да, в городской неспешной жизни «Ауди-R8» с механикой – миролюбивое сочетание выразительной внешности, сгруппированного вокруг водителя плотного интерьера с жесткими объятиями ковшеобразного сиденья, напружиненного руля и… совершенно обывательской манеры перемещения в пространстве. Единственное, что иногда выдает зверя, – целеустремленно резкий импульс вперед на любой передаче, стоит неосторожно сработать акселератором.

Вот это мотор! Кажется, только сейчас он, как трудолюбивый ослик, легко тянул в горку при 1000 об/мин – и вдруг в одно мгновение, мощнейшим рывком уложив стрелку тахометра на восьмитысячную отметку, превратился в ревущего хищника. Третья, четвертая передача, темп разгона ни на секунду не ослабевает, и все вокруг, как в компьютерном мультике, сливается в неровную серую пелену! На спидометр смотреть некогда, да и бессмысленно: мелковат. Кажется, мир вокруг стал излишне медленным, неторопливым – и только ты с автомобилем пулей летишь вперед. От опьянения скоростью вылечивают мощнейшие тормоза да стремительно надвигающийся серпантин горной дороги, который заставляет сбросить темп.

Продольные перегрузки слегка ослабли, но им на смену тут же пришли боковые, причем совсем не детские. «Ауди-R8» стал чуть более нервным, резким, но остался удивительно послушным. Иногда это даже пугает: нет кренов кузова, «молчит» желтый символ системы стабилизации, не слышно визга шин, а по ощущениям все это уже давно должно сигнализировать об опасности, скорость-то ого-го! Единственное, что R8 откровенно недолюбливает, – это резкая работа газом на выходе из виража. С ним надо помягче, поделикатнее. Иначе последует рывок в сторону, очень сильный и быстрый.

ОТСЧЕТ СЕКУНД

Лепесток со знаком плюс, лепесток со знаком минус: в режиме «спорт» роботизированная коробка мигом передергивает передачу на пониженную, успевая еще сделать перегазовку. Очень эффектно, но ужасно резко: почти каждый раз автомобиль умудряется хорошенько наподдать по шейным позвонкам и тому, что спрятано глубже – в сгруппировавшемся почти как от боли организме.

На первый взгляд, в поведении R8 ровным счетом ничего не изменилось. Просто на идеальном асфальте хитроумно сплетенных прямых и виражей гоночной трассы «Аскари» двигатель «Ауди» запел в полную силу, жестче, отрывистее стали переключения передач. Да и шасси наконец нагрузилось по-настоящему – до появления уводов и скольжений. Но автомобиль по-прежнему удивляет завидной послушностью и в случае чего – очень плавным уходом с траектории, в который легко внести коррекцию.

Все становится куда прозаичнее, стоит выбраться на дороги общего пользования. Спортивный режим здесь попросту утомляет, при каждом обгоне победно припечатывая к спинке кресла. Ну а обычный «драйв» периодически огорошивает такой неспешностью переключений, что в ожидании рывка автомобиля вперед успеваешь вопросительно зависнуть на ремне безопасности –

R8 V10 выглядит внушительнее, чем менее мощные родственники. Боковые заборники шире, чем у 8-цилиндровой машины. Массивнее стали и внешние части порогов.

Светодиоды для ближнего и дальнего света фар – в стандартной комплектации. Их цветовая температура 6000 К, то есть излучаемый ими свет по спектральному составу близок к дневному.





Audi R8 V10 – очень выразителен, очень быстр и очень необычен. В споре с конкурентами займет собственную, индивидуальную нишу, поскольку старается быть удобным и на гоночной трассе, и в повседневной жизни.

К водительскому месту не придерешься, а за спинками есть местечко для 90 л багажа.

Это рычаг роботизированной коробки R-tronic. Прорези механики смотрятся куда спортивнее.

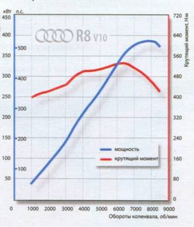
ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Audi R8 5,2 FSI quattro	
	6 Manual	6 R-tronic
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4435	
ширина	1930	
высота	1252	
база	2650	
колея спереди/сзади	1638/1595	
Объем багажника, л	90	
Радиус поворота, м	5,9	
Снаряженная масса, кг	1620	1625
Время разгона 0–100 км/ч, с	3,9	
Макс. скорость, км/ч	316	
Топливо/ запас топлива, л	A98/90	
Расход топлива, л/100 км:		
загородный цикл	10,2	9,6
городской цикл	22,6	20,7
смешанный цикл	14,7	13,7
Двигатель		
Расположение	в базе продольно	
Конфигурация	V10	
Число клапанов	40	
Рабочий объем, см^3	5204	
Степень сжатия	12,5	
Мощность, кВт/ л.с.	386/525	
при об/мин	8000	
Крутящий момент, Н·м	530	
при об/мин	6500	
Трансмиссия		
Тип	полноприводная	
Ходовая часть		
Подвеска: спереди/сзади	на двойных поперечных рычагах	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые	
Размер шин: спереди	235/35ZR19	
сзади	295/30ZR19	

ПЛАМЕННЫЙ МОТОР

Система смазки с сухим картером, кованые шатуны и поршни, четыре распределительных вала с цепным приводом, способным изменять углы открытия клапанов до 42 градусов. Удельная мощность наисовременнейшего 10-цилиндрового двигателя «Ауди-R8» – 100,9 л.с. с 1 л рабочего объема. На 1 л.с. приходится всего 3,09 кг. Великолепные показатели отлично сочетаются с низким центром тяжести, жестким кузовом и неповторимым звучанием на 8700 об/мин.





настолько долго трансмиссия держит паузу. Конечно, можно привыкнуть, приспособиться, подобрать иную манеру общения с машиной.

Очевидно, все постепенно встанет на свои места. И даже роботизированный R8 начнет покорять огромной мощью и комфортом одновременно. Однако стоит чуть нарушить условия соглашения, и автомобиль неожиданно заставит клюнуть носом при переключении или, наоборот, выстрелит вперед так, что мало не покажется. А нужно ли все это за стартовые 142 400 евро (цена в Германии), когда у гурмана есть возможность все делать и дозировать самому, опираясь на возможности отменного мотора, сбалансированных электроники, механики и прекрасно отлаженного шасси? Ведь именно это сочетание делает «Ауди-R8» не только спорткаром, но и достаточно удобным автомобилем на каждый день. **ЗР**

Что ушло с «Жигулями»

Хочешь высказаться на острую тему – обругай наш автопром или... похвали его! Будь уверен, равнодушных не останется: читатели пойдут стенка на стенку. Нетривиальные аргументы в поддержку автопрома выдвигает петербуржец Александр Юрьев.

Вчера прошелся по Питеру и поймал себя на мысли – теперь на пару десятков иномарок приходится от силы полтора «жигуля» или «Волги». Спорить не о чем: импортный автопром одержал полную и безоговорочную победу. Вот только грустно как-то стало.

Поколение девяностых, воспитанное на кока-коле, гамбургерах и Чипе с Дейлом, меня, скорее всего, не поймет. А народ постарше, думаю, в чем-то согласится. Да, на буржуйских машинах стало удобнее, комфортнее, безопаснее. Но – что-то неуловимое, наше, российское (даже еще советское) ушло безвозвратно. Ведь вместе с машинами поменялись и мы.

Наши машины делали людей умнее! Спорный тезис? Отнюдь! В современной иномарке водитель знает лишь две дырки – ту, через которую он садится внутрь, и ту, куда заливают бензин. Обе не требуют никаких познаний об устройстве машины! А раньше даже автомобилисты в юбке знали, что такое мотор или шаровая, как работают и что делать, когда работать не хотят. Сервисов не ведали, был умелец из соседнего гаража, помогали собственные руки и голова. А чтобы помогали как следует, приходилось читать и читать – развиваться! Все это умерло с приходом иномарок и их фирменного сервиса.

Наши машины делали людей добрее и человечнее. Чушь, скажете? Да подумайте сами, сможет ли современный человек носить ползарплаты на рынок, убивать целые дни, чтобы что-то подкрутить, подкрасить, а потом выехать на субботу-воскресенье за город – и, вернувшись в гараж, начать все сначала?! Машина была членом семьи, а не бездушной железякой, как сейчас. И общались с ней соответственно. Она была, как собственная жена, – понятной, предсказуемой и управляемой. Даже если капризничала, всегда знали, где ее надо погладить, что подкрутить. Ею повелевали, а современная иномарка повелевает вами! Не дает ехать так быстро, как хочется, сама паркуется, сама тормозит, сама ищет удобный только ей путь! Ты ее не знаешь, не понимаешь и не всегда ей веришь. Ведь случись что – непонятно, что и как ласкать и гладить... В общем, не родная жена, а так, приходящая любовница.



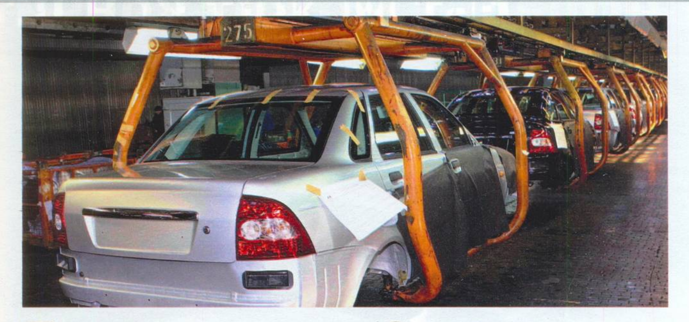
Наша машина способствовала общению! Она, того не ведая, создала особую формацию – «человек гаражный»! Вспомните, какими были наши гаражи лет двадцать-тридцать назад: не скопище бетонных или железных коробок, а клуб, объединявший единомышленников, отдушина в той серой жизни. Начиналось с насущного: «Петрович! У тебя съемника для шаровой нет? А головки «на 13»? Да помоги закисшую гайку сдернуть, у меня не выходит». А дальше разговор, пивко, солнышко – и все проблемы будней остались там, за воротами! Не то сейчас: приехал, поставил, запер, три раза обернулся, ушел... А поговорить не с кем и не о чем!

Раньше всегда была отмазка для жены. «Где был?» – «В гараже. Машину-то надо к сезону готовить». И никаких вопросов! Теперь такая версия не пройдет: супруга не хуже вас знает, где ближайший фирменный сервис, сколько стоит нормочас и как туда записываются.

Наша машина будила мысль, помогала развитию творческих способностей! Не верите? Залезьте в подшивку ЗР, сравните «Советы бывалых» сейчас и лет двадцать назад. Небо и земля. Чего только не изобретали в ту пору! А нынче – детский лепет про то, как сделать скребок из компакт-диска или очки из бутылки. Меняются времена – меняемся и мы. Причем машины становятся лучше, чего не скажешь о нас. Увы.

Кризис бродит по планете. И пришел он оттуда, с Запада. Из мира красивых машин и больших денег. Может, стоит предложить американцам пересесть с «кадиллаков» и «фордов» на «жигули»? Ну ладно, на «волги». И люди станут умнее, человечнее и коммуникабельнее. Да и выход из кризиса найдут быстрее. Ведь все беды – что в экономике, что в политике – так или иначе от людей идут.

Вам смешно? Мне тоже. Так давайте посмеемся, но не станем при этом забывать прошлое, в котором, поверьте, было и хорошее. ЗР



Померещилось?..

В февральском номере «За рулем» мы опубликовали сразу несколько материалов, критиковавших качество сборки «Лады-Приора», приобретенной для редакционных испытаний. Обнаружив незатянутое крепление подушки безопасности, мы испытали настоящую тревогу, которой поделился с читателями главный редактор «За рулем». На АВТОВАЗе восприняли критику и поспешили успокоить владельцев и потенциальных покупателей...

В журнале «За рулем» (2009, № 2) опубликован комментарий главного редактора по результатам диагностики техцентром редакции приобретенного автомобиля Lada Priora в отношении надежности крепления фронтальной подушки безопасности со стороны пассажира. По результатам публикации в ОАО «АВТОВАЗ» были инициированы следующие действия:

1) проверена конструкторская и технологическая документация, карты контроля;

2) проведены внеочередные инспекционные проверки фактического состояния техпроцессов сборки панели приборов с подушкой безопасности и установки ее на автомобиль;

3) в собранных автомобилях проведен контрольный замер значений моментов страгивания гаек, обеспечивающих крепление модуля подушки безопасности;

4) в дилерских центрах организована выборочная проверка крепления подушек безопасности в товарных автомобилях, отгруженных с завода в ноябре-декабре 2008 года;

5) организованы совещания в бригадах; информация, приведенная в статье, доведена до всех сотрудников, имеющих отношение к обеспечению качества монтажа подушек безопасности.

В результате проведенных проверок по всей технологической цепочке не обнаружено отклонений, влияющих на надежность. Фактов ослабленного крепления подушек безопасности не выявлено.

Для идентификации случаев несанкционированного ослабления затяжки гаек крепления подушки безопасности с февраля этого года в технологию сборки введена подкраска резьбы на болтах после закрепления подушки безопасности в панели приборов.

Главный конструктор ОАО «АВТОВАЗ»
Е.Н. ШМЕЛЕВ

От редакции.
Вполне возможно, что не повезло только нашей машине – именно на ней подушка безопасности оказалась не прикручена должным образом. Не будем гадать, система это или единичный случай. Наша задача – привлечь к проблеме внимание завода. И она, как следует из официального ответа, успешно выполнена.

Однако мы до сих пор так и не дождались официальных комментариев АВТОВАЗа на материалы, посвященные дефектам электроусилителя рулевого управления (ЗР, 2007, № 9, «Не справился с управлением»; ЗР, 2008, № 12, «Электрошок»). ЗР

Теперь во избежание недоразумений резьбу на болтах крепления подушек безопасности покрывают краской.



Куда девать найденные номерные знаки? Взрывается ли газобаллонное оборудование? Как правильно перевозить яйца? О серьезном и не очень – в апрельском почтамте ЗР!

Выкинуть номер

Вечером поставил машину в гараж, пообщался с соседями «за жизнь», выпили по бутылке пива. Собрался уходить, как вдруг между соседними гаражами замечаю пару странных предметов – два номерных знака, свернутых в трубочку. Достаю один, распрямляю – номер свежий... Понимаю, что дело не совсем чисто. Набираю 02, объясняю ситуацию. Обещают перезвонить – жду. Представляю, как сейчас приедет опер: чемоданчик, отпечатки пальцев и т. д.

Через 40 минут ждать надоедает – снова набираю 02 и напоминаю о себе. Сообщают, что вся информация передана в РОВД – ждите, мол, вам позвонят. Жду… Прошло полтора часа. Замерз, терпение кончается. Еще раз набираю заветные цифры, меня соединяют с РОВД. Снова объясняю все подробно и слышу, как там совещаются: «А наш ли это район?». Уточнив, что все-таки «наш», просят: «А не могли бы вы сами привезти эти номера к нам?». Отвечаю, что за руль уже сесть не могу, – предлагают заехать завтра... Что же, остается только пожелать ребятам спокойной службы без висяков, «глухарей» и т. п.

Последняя попытка: набираю телефон дежурной части областной ГИБДД, снова все описываю. Ответ звучит резко: дескать, машина с такими госномерами... нас не интересует!

Закрываю гараж и, насвистывая песню «Наша служба и опасна, и трудна», отправляюсь домой.

Кстати, номерные знаки лежали на месте еще два дня, а потом исчезли по одному. Наверное, любители цветного металла забрали.

Павел Соболев, Воронеж

Команда «Газы» дана для всех

Что-то не так у вас с технологией: объемный взрыв, так называемая вакуумная бомба, как раз на пропане и делается... Если бы вы через несколько секунд после взрыва баллона щелкнули зажигалкой, то машину можно было бы веничком заметать. **Staryjjded**

Лучше бы «запор» взорвали!

«Скорпа» очень жалко, прямо плачу. Сам езжу на таком. Лучше бы «запор» взорвали. А сама статья очень интересная. **doxtor**

Статья достаточно вредная, поскольку она не ориентирует автомобилистов на осторожное и ответственное отношение к газобаллонному оборудованию. Легкомыслие здесь недопустимо. **Борис Миндлин**

Не знаю, как в других городах, а у нас в Самаре от многих маршруток газом попахивает. Если частная легковушка хлопнет – это полбеды, а вот если маршрутка? Техосмотр у них точно куплен. **Макс**

Выбор автомобиля был сделан правильно: ГБО устанавливают обычно именно на такие авто. А гнилая «копейка» развалилась бы даже от пука, не то что от взрыва. **Artur**

Ознакомиться с ходом дискуссии и принять в ней участие можно на нашем сайте: www.zr.ru/articles/57712



Автолохи?

Захожу в придорожный магазин за омывайкой. Беру бадейку, расплачиваюсь, а тем временем шарю взглядом по витрине и зачем-то спрашиваю, есть ли у них «ксенон». Да, отвечают мне, пожалуйста. Молодежь берет нарасхват. Есть за две тысячи, есть за четыре – недорого! Производитель? А кто его знает! Китай, наверное, кто же еще? Вон, приклеено что-то...

Вспоминаю английский и пытаюсь осознать прочитанное: FOR AUTO LOX... Господи, неужели «ДЛЯ АВТОЛОХОВ»? Но как приятно – из Китая, да на английском, но для русских! Пусть и не для всех...

Николай Путилин

Гастарбайтер ошибается?



Творение неизвестного художника было установлено аккурат поперек пешеходного тротуара. И трудящийся какой-то странный, и копает не с той стороны...

Роман Чепуштанов

Для непонятливых

Посмотрите, какие знаки встречаются в Дагестане.

Е.А. Тюрин, Ставрополь



Берегите яйца!

Главное – правильно закрепить ценный груз! И подобрать подходящий данному грузу автомобиль...

Константин Лазебник



Нарушаем, товарищ водитель?

Довольно странное сочетание знаков я обнаружил в Кронштадте в начале этого года. Теперь хочу работать в ГИБДД!

Алексей Тренин, Ликино-Дулево



Посланец инопланетного разума



Подскажите, что это за «звездолет»?! «Морда» вроде от «Волги»...

Александр Бакиев

P.S.** Зарулевцы! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте: **kolodochkin@zr.ru

Апрельским почтамтом ведал Михаил КОЛОДОЧКИН

О метаноле, детских креслах и колхозниках

Ответы редакции ЗР на вопросы читательской конференции в прямом эфире от 04.03.2009.



Получен 10:40
Автор: Ильдар

Как быть, если ребенок напрочь отказывается сидеть в детском сиденье, плачет? Моей дочке полтора года. Летом собираюсь на юг, сколько ни пробовал усадить – ни в какую, теперь кресло лежит в багажнике. Только не отшучивайтесь, а постарайтесь объяснить.

Все зависит от автокресла, его способа крепления и ваших педагогических способностей. Говорю это как отец двоих детей, один из которых чуть постарше вашей дочки. В машине всегда есть пара любимых игрушек, книжка и игрушка, которую ребенок еще не видел (это на самый пожарный случай). Постарайтесь, чтобы ребенок привык к креслу. Сажайте туда дочку по паре минуток в день, даже если не планируете куда-то ехать. Книжка пригодится в дороге, пусть ее читает вслух жена. Выезжать в дальнюю дорогу лучше в ночь: большую часть пути ребенок проспит в кресле, а осилить остальной путь помогут игры, считалки, игрушки.

Максим ПРИХОДЬКО, редактор отдела автомобильной жизни



Получен 12:25
Автор: doker 99

Купил в Питере финский стеклоомыватель. Сначала не обратил внимания, потом посмотрел, а он на основе метанола. Попросил друга, который поехал в Финляндию, привезти оттуда. Купил концентрат – он тоже на основе метанола. А недавно услышал, что пары метанола менее вредны, чем пары изопропанола. Проясните ситуацию.

На самом деле метанол запрещен далеко не во всех странах. Причем иногда запрет касается, например, только жидкостей омывателя, а остальных (например, размораживателей) – нет. Тут очень важна национальная специфика: на наших невероятно грязных дорогах вы будете вдыхать куда больше паров незамерзайки, чем на чистых автобанах Германии. Возможно, это стало одной из причин запрета. Вторая более очевидна: только у нас кому-то может прийти в голову попробовать незамерзайку на вкус. А с технико-экономических позиций метанол гораздо эффективнее и притом дешевле.

Алексей ВОРОБЬЁВ-ОБУХОВ, редактор отдела экспертиз

Получен 12:43
Автор: rabota

Все чаще на страницах журнала в статьях некоторых авторов стало упоминаться прилагательное «колхозный» в сочетании с различными существительными в форме издевательства, насмешки. Колхозники – это реальные люди, занимающиеся производством мяса, молока, зерна и др. И, между прочим, на сегодняшний день один из беднейших и самых социально незащищенных слоев общества. Хотелось бы, чтоб статьи в журнале писались культурными и образованными людьми.

Хочу заверить читателя в нашем исключительно положительном отношении к работникам сельского хозяйства – от фермеров до колхозников! Согласен, подобные обороты в журнале проскакивают, но практически всегда это ссылки на читательское письмо, в котором использованы такие словечки. Большое спасибо за внимание к журналу, уважение к колхозникам и любовь к русскому языку.

Михаил КОЛОДОЧКИН, заведующий отделом экспертиз

В рамках «Первой среды», проведенной в марте, читатели получили ответы на 110 вопросов. С начала 2009 года сайт www.zr.ru посетило 593 424 человека.



Случайные встречи

Итоги знакомства в нашей интерпретации выглядят так: группы поврежденных деталей заменяем новыми (оригинальными, заказанными для авто в минимальной комплектации) на официальной дилерской станции марки. Подробности – на иллюстрациях. Речь на сей раз пойдет о машинах среднего класса.

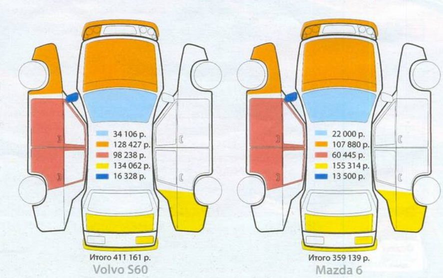
«Вольво-S60», знаменитая «шведская сталь», оказался сущим транжирой. Кузовные детали в основном можно приобрести в день обращения, недостающие привезут с центрального склада в течение 3–5 рабочих дней. Но не спешите радоваться: цены на запчасти (60% от общих затрат на ремонт) астрономические. На этом фоне стоимость самого ремонта выглядит вполне гуманно. Время ожидания в очереди – от двух недель до месяца. Готовый автомобиль вернут через 12–17 дней.

«Мазда-6» заняла вторую строчку неспроста: ее комплектующие заметно дешевле, чем у «лидера». На момент подготовки материала все запчасти оказались в наличии, за исключением левой блок-фары, которую придется ждать три недели. Однако затраты на восстановление (46% общей стоимости) введут в уныние даже обеспеченного владельца. Прежде чем попасть в цех, придется отстоять очередь длиною в месяц. Исправить все дефекты жестянщики готовы за 15–17 дней.

Расходы на реанимацию «Хонды-Аккорд» еще более демократичны. Но далеко не все детали, необходимые для ремонта, есть в наличии, большую часть придется заказывать. Поставку дилеры выполнят в сжатые сроки – через 2-3 дня. Стоимость запчастей (53% затрат) немного ниже, чем у предшественников, однако очередь на ремонт растянулась на три недели. Привести авто в порядок мастера обязуются за 15–18 дней.

«Тойота-Авенсис» порадовала самыми низкими в тесте ценами на железо. Дефицитных позиций практически

СТОИМОСТЬ ВОССТАНОВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ ПОСЛЕ МЕЛКИХ ДТП



ПЕРЕЧЕНЬ ПОВРЕЖДЕНИЙ:

- ветровое стекло
- левое переднее крыло, левая блок-фара, капот, бампер
- левая передняя и задняя двери
- правое заднее крыло, крышка багажника, правый фонарь, бампер
- левое наружное зеркало



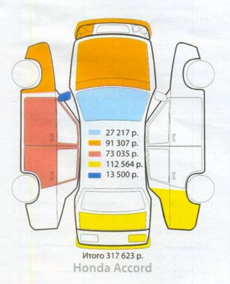
Знакомиться с соседями по потоку можно по-разному. Последствия одного из самых нежелательных способов анализирует Игорь Тременко.

нет: больше половины деталей найдется на складах официалов, остальное подвезут в течение 3–5 дней. За работу также возьмут по-божески (47% всей суммы), но момента передачи ключей мастеру придется ждать месяц. Порадоваться отремонтированному авто сможете уже через 14–18 дней.

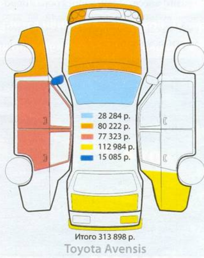
«Опель-Вектра» – победитель в конкурсе «городской крэш-тест» в среднем классе. Главным образом, благодаря разумной стоимости нормочаса (по скромности расценок «немец» превзошел все представленные модели). Портит картину недостаток на складе деталей (их оплата составляет 62% общих затрат). На быструю доставку рассчитывать не стоит, сроки ожидания – от 7 до 30 дней. Запчасти в общем чуть дороже, чем у «Мазды», исключение – отдельные элементы. Увы, но попасть на ремонт скоро не получится, ожидание продлится 2 месяца. Саму работу выполнят за 16–19 дней.

В большинстве случаев процесс восстановления чреват только финансовыми потерями, здоровье и душевные силы останутся при вас. А состоявшееся при столь драматических обстоятельствах знакомство может – как знать! – оказаться полезным.

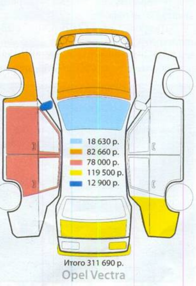
В заключение совет: прежде чем записаться на ремонт, необходимо уточнить характер повреждений, показав машину квалифицированному специалисту. У дилеров эта услуга, как правило, бесплатна. Но в случае отказа от ремонта за такую оценку придется выложить в среднем 4–6 тысяч рублей. ЗР



Honda Accord



Toyota Avensis



Opel Vectra



Галстук-бабочка

Так нередко называют эмблему «Шевроле» – самого продаваемого в России бренда на протяжении последних шести лет. В преодолении нынешних трудностей компания рассчитывает на новое поколение машин. Их групповой портрет сделан в Париже, но приход новинок в Россию не за горами, обещает Александр Добин.

«СПАРК» – ИЗ «ИСКРЫ» ВОЗГОРИТСЯ...

Мировая премьера серийного хэтчбека А-класса «Шевроле-Спарк» состоялась меньше месяца назад на автосалоне в Женеве. Задорный дизайн «Спарка», по утверждению создателей, кладет начало совершенно новому облику всех «Шевроле». Модель и раньше мелькала на автосалонах как концепт-кар «Шевроле-Бит», но сейчас назван срок старта европейских продаж – первый квартал 2010 года.

«Шевроле-Спарк» (в переводе с английского – искра, вспышка) – это своего рода антикризисная мера, призванная обеспечить стабильность продаж в первую очередь в Европе и России. Новинка появится сначала в пятидверном варианте, а чуть позже добавится трехдверный кузов. Оснащать компакткар будут двумя четырехцилиндровыми бензиновыми двигателями: 1,0 и 1,2 л. Поначалу обещали, что салон нового «Спарка» будет отличаться особым комфортом: анонсировалась, например, откидная центральная консоль со встроенной навигацией и акустическая система премиум-класса «Алпайн» с шестью динамиками и сабвуфером. Но, видимо, кризис внесет свои коррективы. Впрочем, конкретной информации на этот счет, как и насчет предполагаемой стоимости, пока нет.



Современный «Спарк» ничего общего с предшественником не имеет.

«КРУЗ» – СТИЛИЗАЦИЯ ПОД КУПЕ

Уже в апреле в российских шоу-румах появится парижская премьера осени прошлого года – бюджетный седан «Круз». Компания спешит успокоить покупателей: седан встроится в линейку не вместо, а рядом с «Лацетти». «Круз» называют стилизацией под четырехдверное купе; обещан ранее несвойственный этому классу комфорт: спутниковая навигация с голосовым управлением и 7-дюймовым дисплеем, аудиосистема с четырьмя или шестью колонками, входами для флэш-карт, USB-портом, разъемом для iPod и встроенным жестким диском.

Более мощные модификации будут с задними дисковыми тормозами (на 17-дюймовых колесах); базовые версии на 16-дюймовых оснастят сзади барабанными. Цен, как и комплектаций, официально не называли, но, судя по тому, что в числе конкурентов производители называют «Мазду-3» и «Хонду-Сивик», «Круз» будет ненамного дороже «Фокуса» и «Лансера». Автомобиль уже может похвастаться удачными результатами крэш-тестов и весьма привлекательным дизайном интерьера и экстерьера. Собирать потенциальный хит продаж будут на заводе под Санкт-Петербургом.

Модель	CHEVROLET CRUZE		
	1,6	1,8	2,0 TDI
Полная масса, кг	1250		
Разгон 0–100 км/ч, с	12,4	9,8	9,4
Расход топлива, л/100 км	6,7	6,8	5,8
Мощность, л.с.	112	140	150
Трансмиссия	A6		M5

Один новый «Круз» три разных «Лацетти» не заменит.



Шпионские фото «Шевроле-Нива» после фейслифтинга приоткрывают «тайны» самого продаваемого в России вседорожника.



«ОРЛАНДО» – ВМЕСТИТЕЛЬНЫЙ И ПРАКТИЧНЫЙ

Еще одна модель из светлого будущего – семейный автомобиль «Орландо». Выпускать его серийно планируют с 2010 года, концепт же продемонстрировали прошлой осенью в Париже. Мини-вэн (в пяти- и семиместном исполнениях), главными достоинствами которого станут вместительность и функциональность, продолжит линейку авто нового поколения. Поскольку машина предназначена для длительных семейных поездок, создатели обещают целый набор информационных и развлекательных электронных систем.

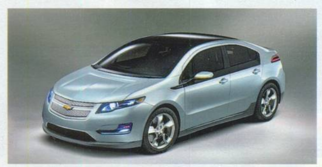
«ВОЛЬТ» – ЗАРЯДКА ВМЕСТО ЗАПРАВКИ

Запуск этого «космомобиля» в серию запланирован на конец 2010 года. Пока конкуренты спешат вывести на рынок дорогие гибридные авто, GM готовит демократичную альтернативу. Конструкторы спортивного бизнес-седана «Шевроле-Вольт» утверждают, что благодаря сверхъемким литий-ионным батареям серийная новинка сможет пройти 60 км без единой капли бензина. Это автомобиль совершенно нового класса – с технологией E-REV, то есть электромобиль для дальних расстояний, использующий электроэнергию в качестве основной движущей силы, с отсеком батарей, вырабатывающих мощность 16 кВт·ч. Достаточно подключить машину к обычной розетке, и через 3 часа батареи полностью заряжены. При этом двигатель на электротяге развивает мощность 150 л.с. и позволяет развить скорость до 161 км/ч. До 100 км/ч машина разгоняется за 8,5 с.

УЖЕ «ШЕВРОЛЕ» ИЛИ ЕЩЕ «НИВА»?

Дождались! Трижды перенеся сроки, держа все в строжайшей тайне, в Тольятти наконец приступили к производству обновленной легенды российско-американского автомобилестроения – «Шевроле-Нива». Неудивительно, что тема быстро обросла слухами. Если опираться на них, то изменения вряд ли можно назвать кардинальными: новая оптика (фары и фонари), бамперы и решетка радиатора. Кроме этого, изменится расположение приборов на панели. Но главное – ожидается новый двигатель объемом 1,8 л (125 л.с.).

Как все эти новшества скажутся на цене, которая и без того уже поднялась на 8–9%, предсказывать не беремся. Результаты фейслифтинга, или, как говорят на заводе, редизайна, можно будет увидеть в шоу-румах официальных дилеров в конце весны, а то и в начале лета. ЗР







«Вольт» – это не гибрид, а принципиально новый электромобиль, утверждают производители.

Салон электромобиля больше напоминает телестудию: и перед водителем, и на консоли – мониторы.

Минивэн «Орландо» будут выпускать в 5- и 7-местном исполнениях.

Две трети салона «Орландо» без труда уходят в пол за считаные секунды – свободный объем 1900 л.



Мещанин во дворянстве

Свойственное человеку стремление выдавать желаемое за действительное увековечил еще Мольер. Достаточно ли поднять цены, чтобы утвердиться в более высоком классе, выяснял на примере «Хёндай-Акцент» Павел Леонов. Фото: Александр Батыру.

РОДОСЛОВНАЯ

«Акцент» второго поколения дебютировал в 1999 году на Франкфуртском автосалоне. Изначально его выпускали в Южной Корее, Индии, Индонезии, Турции и Египте – вплоть до 2005 года. Кроме того, с 2002-го наладили производство в Судане и России. «Акцент» и поныне собирают на Таганрогском автомобильном заводе (ТагАЗ), причем только седан. В 2005 году компания «Хёндай» представила следующее поколение модели, которое на нашем рынке известно под именем «Верна» и продается одновременно с «Акцентом» родом из Ростовской области.

Российские «акценты» адаптированы для эксплуатации в местных условиях. К примеру, днище обработано антикоррозийным материалом, установлен отопитель повышенной мощности, клиренс увеличен до 170 мм и т. д. Раньше автомобили обрабатывали также антигравийным составом, но с конца прошлого года это делать перестали – видимо, экономят.

Бороться за кошельки покупателей «Акценту» приходится с «Шевроле-Авео» и «Ланос», «КИА-Спектра», «Дэу-Нексия», «Рено-Логан», «Ладой-Приора», а также недорогими комплектациями «Шевроле-Лацетти», «Ниссана-Алмера Классик» и др.

КОМПЛЕКТАЦИИ

На выбор покупателям предлагают шесть вариантов исполнения: МТ0, МТ1, МТ2, МТ3, АТ4 и АТ5. Самая дешевая комплектация, МТ0, помимо стандартного оборудования (см. Нашу справку) включает в себя лишь рулевую колонку с регулировкой угла наклона и гидроусилитель руля. Прямо скажем, не густо. «Акценты» в этом исполнении в салонах дилеров почти не встречаются, заказанное авто можно прождать свыше двух месяцев – на заводе их тоже не жалуют. Следующая, МТ1, добавляет лишь кондиционер, а МТ2 – центральный замок, электроприводы стекол и зеркал (с обогревом), а также аудиоподготовку (радио + CD-проигрыватель, четыре динамика и антенна). Статистика продаж утверждает, что это самая продаваемая комплектация, но мы не стали бы останавливать на ней свой выбор. Ведь здесь нет ни антиблокировочной системы тормо-



зов (ABS), ни подушки безопасности водителя. По современным меркам никуда не годится. Забота о безопасности проявляется только в самой богатой комплектации – МТ3. Модификации АТ отличаются от МТ лишь наличием автоматической коробки передач. В целом АТ4 соответствует МТ1, вот только в первой уже выполнена аудиоподготовка. АТ5 – точная копия МТ3 (за исключением коробки, конечно).

Наш выбор – комплектация МТ3, поскольку мы твердо уверены, что экономить на безопасности несерьезно. К тому же тормоза «Акцента» изначально проектировали в расчете на антиблокировочную систему: не случайно у машин, не оборудованных ею, тормозной путь увеличивается, согласно нашим замерам (ЗР, 2005, № 12), примерно на 20%!

В качестве опций производитель... не предлагает ничего. Защиту картера (3800 руб.), коврики (1800), подкрылки (4300), сигнализацию (от 7800), парктроники (8500) придется докупать в салоне у дилера. Если все это приобрести и установить самостоятельно, можно ощутимо сэкономить. Для индивидуализации предлагают различные комплекты аэродинамического обвеса. Цена красоты – 30–50 тысяч рублей.

СИЛОВЫЕ АГРЕГАТЫ

В настоящий момент покупателям предлагают «акценты» только с 16-клапанным 1,5-литровым двигателем G4EC мощностью 102 л.с. – альтернативы нет. Одно время из-за перебоев в поставках этих двигателей предлагали более слабый 12-клапанный (с одним распредвалом) силовой агрегат G4EB мощностью 91 л.с., но, как только поставки наладили, из производственной гаммы он исчез. Будут ли его устанавливать в дальнейшем, неизвестно.

За долгую жизнь 102-сильного мотора мастера изучили его вдоль и поперек. Он неплохо зарекомендовал себя в эксплуатации и проблем обычно не доставляет. Правда, в последнее время на него перестали устанавливать успокоитель цепи распредвала, отчего она начинает звенеть гораздо раньше. Проблема решается установкой недостающей детали (ЗР, 2008, № 11).

А вот коробку передач выбрать можно. Правда, вариантов немного: 5-ступенчатая механика или 4-ступенча-

Hyundai Accent 1,5

НАШ ВЫБОР

С двигателем 1,5 л и МКП, комплектация МТ3. Цена – 528 тыс. руб.

Индекс ЗР – 19.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 75 кВт/102 л.с. при 5800 об/мин; 136 Н·м при 3000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.

КУЗОВ: 5-местный 4-дверный; база – 2440 мм; габариты (длина х ширина х высота) – 4235х1670х1395 мм; объем багажника – 375 л; снаряженная/полная масса – 1065/1555 кг; дорожный просвет – 170 мм; размер шин – 175/70R13.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ: 181 км/ч; разгон до 100 км/ч – 10,5 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 7,5 л/100 км.

Новые цены способны отпугнуть очень многих потенциальных покупателей.



тый автомат. Переплачивать за последний более 25 тысяч рублей в бюджетном автомобиле особого желания не возникает. В памяти невольно всплывают времена, когда «Акцент» был самой доступной моделью с АКП на нашем рынке, однако ценовая политика производителя изменила ситуацию в корне, особенно в последнее время. Но об этом ниже.

БЕЗОПАСНОСТЬ

Как уже отмечалось, подушкой безопасности водителя и ABS оборудуют только самые дорогие версии, а подголовников для задних пассажиров вообще не предусмотрено – в случае удара сзади им придется несладко. Малышам повезло немного больше: для детского креслица здесь предусмотрены крепления ИЗОФИКС. И ведь машины «без излишеств» будут продавать и дальше, пока потребитель голосует за них рублем, не заботясь о своем здоровье и безопасности близких.

В крэш-тесте, проведенном Национальной ассоциацией США по безопасности на транспорте (NHTSA), «Акцент» заработал достойные четыре звезды при фронтальном и боковом столкновениях. Правда, тот автомобиль был с четырьмя (!) подушками безопасности. Да и методика применялась более мягкая, нежели та, что принята в EuroNCAP, где подобных тестов не проводили.

Оформление передней панели с головой выдает возраст модели, но, тем не менее, к эргономике особых претензий нет.

Как показывает расчет, «Акцент» (индекс ЗР – 19) в эксплуатации дешевле «Шевроле-Лацетти» (индекс ЗР – 16), но дороже «Форда-Фьюжн» (индекс ЗР – 24).

ТЕХОБСЛУЖИВАНИЕ

На все «акценты» производитель дает гарантию: три года или 100 тысяч км. Однако придется проводить техобслуживание каждые 10 тысяч км. Приятного мало, особенно если вы любите путешествовать или просто активно эксплуатируете автомобиль.

Учтите также, что в «акцентовской» гарантии немало исключений. К примеру, на амортизаторы, стойки стабилизатора, ШРУСы, подшипники качения, системы кондиционирования, топливную, освещения и выпуска гарантия действует лишь первый год или 20 тысяч км, а на приводные ремни, сальники, пыльники, диск сцепления, шланги, патрубки, сайлент-блоки и т. д. она и вовсе не распространяется. Но этим же грешат многие производители.

Впервые появиться на станции техобслуживания необходимо (если не хотите лишиться гарантии), как только одометр отсчитает начальные 2 тысячи км; заплатить за визит придется около 4500 рублей. Стоимость следующих ТО – на 10-й, 20-й и 30-й тысячах км составит в среднем 6, 8 и 7 тысяч рублей соответственно. Отметим, что в последнее время производитель пересмотрел сроки проведения регламентных работ. К примеру, топливный фильтр теперь необходимо менять каждые 30 тысяч км, а ремень ГРМ – каждые 50 тысяч км. Последнее ТО опустошит карман в среднем на 15 тысяч рублей.

Очередей на обслуживание, как правило, нет, а вот кузовного ремонта придется ждать 1–3 месяца, но это скорее «заслуга» обильных снегопадов.

Основные неприятности в ходе эксплуатации владельцам доставляют: течи радиаторов охлаждения двигателя и тормозных цилиндров, потеющие фары, недолговечные амортизаторы (особенно на машинах первых лет выпуска), различные «сверчки», слабая шумоизоляция и т. д. Обо всех этих бедах завод

На панели приборов нет индикатора, указывающего положение селектора автоматической коробки, и часто приходится смотреть на центральный тоннель, чтобы понять, тот ли режим включен.



Кондиционер входит в стандартное оснащения всех комплектаций, за исключением самой бюджетной – МТ0. Пользоваться же традиционными «крутилками» весьма удобно.



ИНДЕКС 3Р



*В процентах от первоначальной стоимости выбранной модификации.

Рассчитывается как разность между двумя величинами. Первая – предельно допустимое значение стоимости эксплуатации автомобиля в течение года, которое, по нашему мнению, подкрепленному сложившейся практикой, не должно превышать 40% первоначальной стоимости машины. Вторая – отношение расходов на эксплуатацию конкретной модификации автомобиля за первые 30 тысяч км пробега к его первоначальной цене (выраженное в процентах). Учитывается стоимость полисов ОСАГО и каско (цена первого установлена законодательно, для второго берем среднее значение), транспортный налог (по данным налоговой службы), стоимость плановых ТО (по регламенту и расценкам официальных дилеров), затраты на топливо (рассматриваем рекомендованное заводом-изготовителем и указанный им расход в смешанном цикле). Вычитая из первой цифры вторую, получаем индекс 3Р. Чем он больше, тем относительно дешевле эксплуатация. К примеру, для выбранного нами «Акцента» расходы на эксплуатацию за первые 30 тысяч км составляют 21% его цены. Этот показатель мы вычитаем из максимальных 40% и получаем индекс, равный 19.

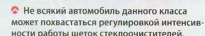


Багажник объемом 375 л не рекордсмен среди конкурентов, зато благодаря широкому проему его удобно загружать. Единственный существенный минус – снаружи он открывается только ключом.

Только после очередного рестайлинга, проведенного в 2003 году, спинка заднего сиденья стала разрезной, но подголовники для задних пассажиров так и не появились.






Не всякий автомобиль данного класса может похвастаться регулировкой интенсивности работы щеток стеклоочистителей.


На автомобилях в недорогих комплектациях МТ0 и МТ1 регулировать зеркала и поднимать стекла придется вручную.


Климат в России сильно не изменился, но противотуманные фары с машин почему-то исчезли.

Водительской подушки безопасности и ABS, да и то лишь в самых дорогих комплектациях, по сегодняшним меркам уже недостаточно.

осведомлен и борется с ними, как может. На новых машинах проблемы с теми же радиаторами и тормозными цилиндрами встречаются гораздо реже, в запчасти идут уже модифицированные узлы, а амортизаторы выхаживают примерно в два раза больше.

В целом же «Хёндай-Акцент» особых проблем не доставляет, поскольку заумной электроникой не изобилует, а его обслуживание вполне под силу знакомому с техникой автолюбителю (ЗР, 2007, № 6). Поэтому многие владельцы предпочитают обслуживать автомобиль самостоятельно. О надежности косвенно можно судить и по тому, что «акценты» трудятся во многих таксопарках, а там деньги считать умеют.

ПОКУПКА

Памятные очереди на автомобили пропали, проблем с поставками комплектующих, какие были в 2005 году, завод не испытывает, поэтому все ходовые модификации есть в наличии у дилеров, а их немало: в одной только Москве и Московской области более полусотни, а всего по России – около 240. В случае приобретения машины в кредит продавцы готовы сотрудничать практически с любыми банками, средняя процентная ставка в рублях составит 15–17%. При покупке можно рассчитывать на подарки в виде ковриков, сигнализаций, накопительных дисконтных карт со скидками на обслуживание и запчасти и т. д. Иногда, правда, не мешает на это и намекнуть.

И вот, наконец, мы подобрались к самому главному – к ценам. С 3 января текущего года завод поднял отпускные цены, и теперь самый простой «Акцент» стоит примерно 464 003 (!) рубля. Да-да, это не опечатка. Вот тебе и бюджетный автомобиль, выпускающийся уже почти 10 лет! На момент подготовки материала (конец февраля 2009 года) действовала специальная акция «Оттепель», в ходе которой самую доступную модификацию предлагали по цене от 329 700 рублей, но с окончанием зимы она завершилась. Выбранная нами модификация МТ3 теперь обходится примерно в 528 299 рублей (цена зависит от курса доллара США), ну а за самую дорогую, АТ5, просят 553 303 рубля. Интересно, много ли теперь найдется желающих приобрести этот автомобиль? А ведь за прошлый год было продано 66 824 «акцента», общий объем продаж превысил рубеж в 200 тысяч штук, а сама модель уверенно занимала четвертое место в рейтинге наиболее популярных в России иномарок по итогам года.

НАША СПРАВКА

В список стандартного оборудования входят передние ремни безопасности с преднатяжителями, иммобилайзер, тахометр, электронные часы, дисковые спереди и барабанные сзади тормозные механизмы, усиленная подвеска, тканевая обивка сидений, складывающееся (60:40) заднее сиденье, дистанционное открытие лючка бензобака и багажника из салона, окрашенные в цвет кузова бамперы, передние и задние брызговики, антикоррозийная обработка, подкрылки арок передник колес, стальные колесные диски с шинами 175/70R13, полноразмерное запасное колесо и т. д.

УГОНЯЕМОСТЬ И ВТОРИЧНЫЙ РЫНОК

Бюджетные автомобили, как правило, особой популярностью у представителей криминального мира не пользуются. Наш объект исключением не стал и в верхних строчках рейтингов угонов замечен не был. Но, несмотря на это, дополнительными противоугонными средствами пренебрегать не стоит.

По каско «акценты» страхуют не так часто. Обычно только новые, хотя тарифы не запредельные – полис обходится в среднем в 7-8% стоимости авто.

Если впоследствии захотите продать свой автомобиль, то много в цене не потеряете. Как правило, в первый год такие машины дешевеют на 10% первоначальной стоимости, в каждый последующий – еще на 5%. Предложений о продаже немало (сказываются объемы продаж), но машины не застаиваются, если, конечно же, аппетиты продавцов адекватны.

Подводя итоги, заметим, что ценовая политика практически всех производителей изменилась в последнее время не в лучшую для потребителей сторону, но иногда она просто выходит за рамки разумного. Надеемся, ситуация изменится и «Акцент», модель весьма привлекательная, пусть и немолодая, еще будет радовать своих будущих владельцев. **ЗР**

Редакция благодарит сеть автосалонов и технических центров «Авто-Старт» за помощь в подготовке материала.

ЦЕНЫ НА МОДИФИКАЦИИ «ХЁНДАЙ-АКЦЕНТ», РЕКОМЕНДОВАННЫЕ ТАГАЗом, руб. (долл. США)*

	МТ0	МТ1	МТ2	МТ3	АТ4	АТ5
1,5 М	464 003 (12 990)	492 579 (13 790)	499 723 (13 990)	528 299 (14 790)	–	–
1,5 А	–	–	–	–	528 299 (14 790)	553 303 (15 490)

*На конец февраля 2009 года.

Причалим к острову



Компания «Ниссан» объявила о начале продаж второго поколения полноприводного кроссовера «Ниссан-Мурано» (Мурано – итальянский остров), построенного на новой платформе.

Вседорожник поставляют с 6-цилиндровым двигателем VQ (3,5 л, 249 л.с.) и бесступенчатым вариатором нового поколения Xtronic CVT. Максимальная скорость ограничена электроникой на отметке 210 км/ч, до сотни «Мурано» разгоняется за 8 с, в смешанном цикле расходует 10,9 л бензина на 100 км.

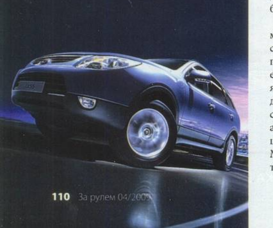
В базе новинка комплектуется системой Intelligent Key (доступ без ключа) с кнопкой пуска двигателя, дистанционным управлением задними сиденьями, камерой заднего вида с ночным режимом, аудиосистемой (Bluetooth, hands free) и спутниковой системой навигации с 7-дюймовым цветным сенсорным экраном. В дорогих комплектациях имеется электропривод задней двери и DVD-проигрыватель с потолочным монитором для задних пассажиров.

Кузов вседорожника покрыт высокоэластичным полимерным составом (Scratch Shield), который восстанавливает лакокрасочную поверхность после легких царапин: когда кузов нагревается на солнце, они затягиваются. Выбирать придется из семи цветов кузова и двух вариантов интерьера. Цена вседорожника в зависимости от комплектации – от 1 665 500 до 1 815 500 руб.

Одним кроссовером больше

Компания «Хёндай» начала продажи полноразмерного кроссовера ix55. Полноприводный вседорожник, кроме прочего, оснащен электроприводом двери багажника, устройством Smart Key для открывания дверей и пуска двигателя без использования ключа, современной аудиосистемой, датчиком дождя и GPS-навигатором в базовой комплектации.

Новинка оборудована мотором объемом 3,8 л (260 л.с.) и 6-ступенчатой АКП. Покупателям доступны три комплектации «Хёндай-ix55» в диапазоне от 1 472 900 до 1 598 900 руб.



«ГиперАвто» уже не рынок



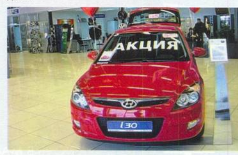
В подмосковном городе Люберцы начала работать самая большая (24 000 м²) в России площадка «BlueFish ГиперАвто» по продаже автомобилей с пробегом, принадлежащая группе компаний «Рольф». В честь открытия первые покупатели получают скидку до 7% или карту на 100 л бензина.

Здесь представлено больше тысячи подержанных авто. Все машины прошли техническую проверку и криминологическую экспертизу в дилерских центрах ГК «Рольф». Автомобили тестируют по 49 параметрам, клиенту предоставляют акт технического состояния автомобиля и дают рекомендации по эксплуатации на ближайшие 7000 км пробега. До 2013 года «Рольф» откроет несколько десятков автономных площадок в крупных городах страны.

Тридцатому приготовиться

Компания «БЛОК», официальный дилер «Хёндай», первой в России провела презентацию и клиентский тест новинки модельного года – переднеприводного хэтчбека «Хёндай-i30».

Автомобиль поставляется к нам с моторами 1,4 (109 л.с.) или 1,6 л (122 л.с.), с 5-ступенчатой механической или 4-ступенчатой автоматической трансмиссией, в трех фиксированных комплектациях. Базовые версии хорошо оснащены: датчики дождя и света, климат-контроль, сигнализация и центральный замок с ДУ, активные подголовники и шесть подушек безопасности, аудиостистема (USB, MP3), регулируемый по высоте и вылету мультируль, противотуманки и иммобилайзер. Этот список опций далеко не полный, а если учесть, что цена на новинку вполне демократична – от 530 900 до 715 900 руб., – дилеры вправе рассчитывать на высокий спрос и хорошие продажи.





Менялы

Выгодно купить автомобиль нынче не проблема – сезонные скидки в наступившей экономической неразберихе впечатляют. А вот как прежде продать подержанную машину (иначе может не хватить на новую), выяснял Игорь Теременко. Фото: Георгий Садков.

КУПИТЕ ХРИСТА РАДИ!

Реализовать авто на диком рынке оказалось совсем не просто – на возникшую ситуацию он отреагировал полным застоем. Мертвый сезон в эту пору случался и раньше, но такого не помнят давно. Во всяком случае все наши попытки продать здесь «Тойоту-Аурис» 2007 года (пробег всего 19 тыс. км) успеха не имели. А машина-то хоть куда: комплектация «Элеганс» предусматривает семь подушек безопасности, двухзонный климат-контроль, MP3-магнитолу, кожаный руль и полный электропакет. Купленный в августе 2007 года за 590 тыс. руб., «Аурис» пребывал в состоянии, близком к идеальному, так что запрошенные нами 570 тыс. руб. казались разумной цифрой. Особенно если учесть, что на тот момент (январь 2009-го) в салоне аналогичные авто продавали уже за 670 тыс. руб. Увы, предложенный вариант никого не прельстил. Ничего не оставалось, как свернуть на официальный путь – воспользоваться широко рекламируемой дилерами услугой «трейд-ин».

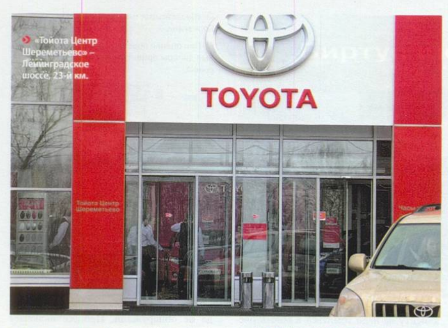
Красивое иностранное слово означает, как известно, обмен одного авто на другое с доплатой. Если верить тому, что втолковывали нам при рождении этого вида сервиса, то придумали его исключительно для удобства автовладельцев. Тот, кто решил сменить свой автомобиль на новый, не ищет сомнительных путей, а обращается непосредственно к дилеру. Там послужившую вам машину моют, диагностируют и оценивают, но на 5–10% ниже среднерыночного уровня. Если достигнут консенсус, владельцу, уже бывшему, остается только доплатить разницу за новый автомобиль и попрощаться. На все про все несколько часов – при условии, что машина снята с учета или хозяин готов заплатить дилеру и за эту услугу. Конечная цель такой операции даже не в получении прибыли, хотя внакладе посредник не остается. Его задача – привязать клиента к компании, желательно надолго, ведь процесс можно повторять не один раз. Но древо жизни, увы, редко развивается по расчетам теоретиков, особенно на нашей почве.

САМ СЕБЕ ПРОДАВЕЦ

В «Ю.С.Импексе» на Дубнинской улице для автомобилей с пробегом выделен специальный салон, но сегодня в нем ни людей, ни машин. Лишь в углу сиротливо пылится пара «Ауди». Скучающий приемщик охотно берется за дело и, просмотрев немногочисленные профильные объявления на одном из сайтов, озву-

Информацию для сделки оценщик почерпнул на том же интернет-сайте, накинув, правда, к закупочной цене целых 15 тыс. руб. Возможно, это могло хоть как-то компенсировать нам другие затраты: 6 тыс. на диагностику и 6,5 тыс. на снятие с учета плюс тысячу целковых на оформление доверенности. Сумму в зачет будущей покупки обещали зачислить лишь через пару дней после сдачи машины. Неужели перекладывание денег из одного кармана в другой (купля-продажа происходит в одной фирме) занимает столько времени? При таком раскладе уехать из салона удастся лишь на общественном транспорте. А как же трейд-ин?

В компании «Независимость» (улица Павла Корчагина) интересующая нас услуга – клановая: обменять можно только «Форд» на «Форд». Другим предлагают сдать авто на комиссию или... ре-

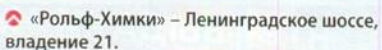


«Тойота Центр Шереметьево» – Ленинградское шоссе, 23-й км.

чивает закупочную цену – 485 тыс. руб. Арифметика нехитрая: стоимость в Интернете выбирается поменьше, а уценка назначается повыше. Реального отношения к будущей продажной цене эти цифры могут и не иметь – лишь бы клиента заинтересовать. Никакой науки, все на глазок. То же с диагностикой: довольствуются визуальным осмотром. Для того, кто сдает, вроде бы хорошо, а вот потенциальному покупателю не позавидуешь – вся надежда на опыт приемщика. Но он может и ошибаться. За снятие сдаваемой машины с учета в «Ю.С.Импексе» просят немало – 6 тыс. руб. В общем, рынок, только странноватый.

В «Тойота Центре Шереметьево» на Ленинградском шоссе появление клиента, которого интересует трейд-ин, большой радости почему-то не вызвало.





«Рольф-Химки» – Ленинградское шоссе, владение 21.

«Ю.С.Импекс» – Дубнинская, 83.

Несмотря на различные скидки и бонусы, желающих обменять с доплатой свой автомобиль на новый пока немного.







«Независимость» – улица Павла Корчагина, 3.

При оценке подержанного авто официальные дилеры ориентируются на цены дикого рынка.



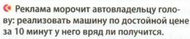
ализовать самостоятельно! А недостающую для покупки сумму советуют занять у друзей. Не трейд-ин, а какой-то «Форекс-клуб»! Впрочем, размер потенциальной выручки из уст менеджера все-таки прозвучал: из «продажных» 540 тыс. нужно, мол, вычесть 35 тыс. комиссионных, получите на руки оставшиеся 505 тыс. Но отдавать даже эти виртуальные деньги в местную кассу нам как-то не захотелось.

В салоне «Рольф-Химки» (тоже на Ленинградском шоссе) работа с подержанными авто поставлена на широкую ногу. Здесь даже функционирует специальное подразделение BlueFish («Голубая рыба»). Кормится оно, похоже, лишь из своего водоема, и потому персонал действует четко и заинтересованно. Чтобы попасть на диагностику, клиенту не надо томиться в общей очереди – «рыбный» менеджер решает вопрос оперативно, да и сама процедура здесь куда дешевле – 1999 руб. Для оценки используют специальную компьютерную программу, в основе которой та же интернет-цена. Может, и сойдет, но для клиента нагляднее «танцевать» от стоимости аналогичной машины в салоне. Впрочем, результат нас удовлетворил – 520 тыс. руб. нигде прежде не предлагали. Деньги за сданное авто попадают на счет автосалона в течение ближайшего часа, однако уехать на новой машине сразу все же не получится – процедура оформления занимает не один день.

ТУ СТЕП

Увы, классического трейд-ина в дилерских центрах Москвы мы за время рейда не обнаружили. Процесс включает два этапа, разделенных изрядным временным интервалом, а главное – размер выкупа зависит не только от среднерыночной цены, но и от аппетита дилера. В нашем случае вилка составила немалые 35 тыс. руб. Печально, что иной альтернативы дикому рынку пока нет. Доживем ли мы до настоящего, европейского трейд-ина, можно только гадать, а это в нынешних экономических условиях занятие неблагодарное. Впрочем, кое-что нам все-таки перепало: порадовало не только приятное обхождение, но и возможность получить юридические и технические гарантии – то, чего в иных местах днем с огнем не сыщешь. Выходит, и в наступившие непростые времена трейд-ин способен кому-то помочь. Посмотрим! ЗР





Реклама морочит автовладельцу голову: реализовать машину по достойной цене за 10 минут у него вряд ли получится.



Дружба и служба

Сергей Канунников



MAZDA BT-50

Изготовитель .... Mazda Group, Таиланд	В эксплуатации «За рулем» ....с сентября 2008	Предыдущие публикации в журнале
Год выпуска... 2008	Пробег на момент отчета ....10 тыс. км	.... 2009, № 1

Каждый сотрудник редакции, хоть раз управлявший «Маздой»-пикапом, отзывался о машине с симпатией. Просторна, комфортна, удобна и послушна в управлении. Даже в тесной и суетливой столице езда не доставляет особых хлопот, разве что парковка на забитых улицах неудобна. Эту проблему отчасти решили, оснастив авто парктроником. Нынче сие устройство вовсе не кажется малополезной игрушкой. Стоит относительно недорого, установить при определенных навыках несложно. В целом «Мазда» вызывает теплые дружеские чувства.

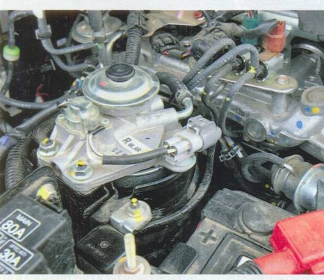
Вроде только купили, а на одометре уже более 10 000 км... Прошлый рассказ о «Мазде» закончил на грустной ноте – машину сзади протаранила торопливая дама. Пикап, к счастью, остался на ходу, но ремонта требовал. В сервис компании «Независимость» он попал лишь в декабре – почти через четыре (!) месяца после аварии, но, тем не менее, глушителя и механизма подъема запасного колеса там не оказалось – не привезли. В ремонте автомобиль пробыл еще месяц, однако результаты восторга не вызвали. На свежевыкрашенном заднем борте кузова остались небольшие вмятины. Оказывается, «машина при приемке в ремонт была грязная и эксперт не заметил изъян»! Расставаться с пикапом надолго не хотелось – у него всегда много работы, поэтому смирились. Ну а глушитель и спустя месяц после ремонта не поменяли. Вызва-

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ОБСЛУЖИВАНИЕ MAZDA BT-50 (0–10 000 км)

Статья расхода	Цена, руб.
Расходы на содержание (0–5000 км)	6200
Дополнительное оборудование	
Диски колес	24 800
Парктроник	3325
Расходы на содержание (5000–10 000 км)	
ТО–10 000	4721
Лампа фары	108
Общие расходы (0–10 000 км)	**36 039**
Из них дизтопливо (средний расход – 10,5 л/100 км)	25 010
Стоимость 1 км пробега*	**3,6**

** Без учета дополнительного оборудования.*





Датчики парктроника нетрудно вмонтировать в бампер. В городе очень помогает!

Топливный фильтр в сильный мороз приходится подогревать кипятком. К следующей зиме, видимо, решим проблему более цивилизованно.

ли было на сей предмет звонком, но... потом сообщили, что ошиблись: глушитель, мол, привезли не нам. Попрощались дежурным российским «звоните!». Независимость от клиентов – полнейшая...

При первых морозах около –20°С возникли проблемы с пуском. Завести двигатель удалось, лишь облив топливный фильтр горячей водой. Сервисмены склонны видеть причину в дизтопливе. Сдается, они правы: мы тоже сталкивались с субстанцией, представляющей собой нечто среднее между летним и зимним топливом. Причем купить такое можно и на солидной с виду АЗС. Ремонтники посоветовали приобрести подогреватель фильтра, но официальные дилеры его не предлагают. Пока обойдемся – дело-то к лету.

А в общем, «Мазда» работает исправно, ее эксплуатация, несмотря на частые (каждые 5000 км!) ТО, обходится, без учета дополнительного оборудования, очень недорого для машины такого класса – в 3,60 руб. за 1 км. С учетом потери цены (новая куплена за 832 000 руб., сейчас машину можно продать за 700 000 руб.) **1 км пробега обходился в 16,80 руб.** Пугаться не стоит, в первый год этот показатель у всех автомобилей достаточно велик. Но если говорить лишь об эксплуатационных расходах, «Мазда» дешевле, чем иные легковые модели нашего парка! С таким автомобилем и дружить, и служить приятно. **ЗР**

Проблемы – до лампочки

Вадим Никишев



VOLKSWAGEN PASSAT

Изготовитель ....«Фольксваген Рус», Калуга
Год выпуска.. 2008

В эксплуатации «За рулем» .... с мая 2008
Пробег на момент отчета .... 35 тыс. км

Предыдущие публикации в журнале ....
....2008, №7, 8, 11

«Фольксваген-Пассат» калужской сборки провел в редакции девять месяцев. За столь короткий срок автомобиль пробежал 35 000 километров по самым разным дорогам. Пора расставаться с машиной; время освежить воспоминания и подвести итоги.

Основные маршруты пролегали между работой и местом жительства. В столичных условиях ресурс силового агрегата (1,8 турбо с гидромеханикой) лучше бы считать не в километрах, а в моточасах: расстояние, на которое ночью уходит менее десяти минут, в час пик отнимает час-полтора.

Сохранить бодрость помогал климат-контроль с функцией автоматической рециркуляции; кстати, с наступлением холодов «Фольксваген» порадовал быстрым прогревом и мощной печкой. На холостых оборотах температура двигателя повышается незаметно, но стоит проехать с километр или потолкаться в заторе минут пять-десять, как блаженное тепло начинает наполнять салон. Эффективный обогрев передних сидений скрашивает ожидание, а опционный подогрев ветрового стекла способствует его очищению с обеих сторон.

Чем еще развлечься в пробке? В отличие от многих одноклассников, «Пассат» не интригует глубинами экранных меню: для управления маршрутным компьютером достаточно четырех кнопок на руле, с блоками аудиосистемы и климата быстро найдет общий язык любой новичок. Не каждый останется доволен штатной аудиосистемой стоимостью 20 тысяч рублей с лишним – есть смысл поменять хотя бы передние динамики.

С полной загрузкой «Пассат» практически не ездил, лишь во время командировки в Тольятти три пассажира оценили комфорт просторного салона, а в объемистый багажник умудрились запихнуть даже компьютерный стол! Груженый «Пассат» по поведению не сильно отличается от порожнего, на трассе о балласте напоминала слегка увядшая динамика и сместившаяся к избыточной поворачиваемость – несмотря на соответствующее давление в колесах.

Главный в жизни нашего «Фольксвагена» трансъевропейский пробег лишь подтвердил: губит расход не скорость. Напомним, в марш-броске до Лиссабона «Пассат» требовал в сред-

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ОБСЛУЖИВАНИЕ «ФОЛЬКСВАГЕНА-ПАССАТ»* (0–35 000 км)

Статья расхода	Цена, руб.
ТО-15 000	7000
ТО-30 000	13 000
Зимние шины, 4 шт.	17 200
Бензин А92 (средний расход 10,8 л/100 км)	85 050
Общие расходы	122 250
Стоимость 1 км пробега*	3, 49

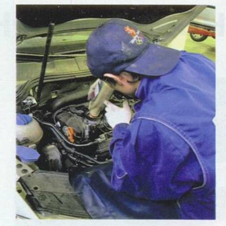
*Автомобиль предоставлен на испытания компанией «Фольксваген Груп Рус», цены заявлены официальным дилером.

нем 10,5 л/100 км, на загруженной дороге М5 бензина уходило столько же. А вот в бесконечных заторах маршрутный компьютер проверяет нервы водителя, бесстрастно выводя средний расход под 40 л на сотню! Конечно, можно при каждой остановке выбирать нейтраль (так экономим 0,4 л/ч), а в движении проскакивать положение D, переходить в ручной режим и трогаться со второй… Но в чем тогда смысл автомата, да еще оснащенного функцией Auto Hold (в «драйве» автомобиль придерживается на месте тормозами)? И только когда дороги становятся свободнее, а средняя скорость растет, расход падает до 9–12 литров.

К надежности немецко-калужского «Пассата» не придерешься. Первое ТО провели по регламенту на 15-й тысяче, аккурат перед большим пробегом. Перечень работ чисто символический: визуальная оценка состояния ходовой части, износа тормозных колодок и уровня омывайки (!) да замена масла в двигателе.

Еще понадобилось поставить новую лампочку взамен перегоревшей в указателе поворота. Впрочем, это легко сделать и владельцу: блок поворотника закреплен в переднем бампере обычным шурупом.

ТО-30 000, второе по счету, представляет собой расширенный список визуально-тактильных работ. Незадолго до обслуживания озадачила автоматическая коробка: отказалась реагировать на команды в ручном режиме, но после выключения и возобновления работы двигателя глюк бесследно исчез.



Есть мнение, что турбомоторы жадны до масла. Кроме планового обслуживания, пол-литра долили лишь раз: при 10-тысячном пробеге на максимальной скорости.

Все остальное продолжает работать как часы. Конечно, субъективного ощущения нового автомобиля уже нет, но подвеска исправно глотает неровности, силовой агрегат выдает все свои 160 турбо-«лошадок», тормоза эффективны, в салоне тихо. Приятно, что российская сборка никак не повлияла на качество, а девять месяцев и 35 тысяч пробега не дали ни одного сколь-нибудь серьезного повода для нареканий. ЗР

«Пассат» побывал в Лиссабоне у башни Белем, но чаще за окном виднелись башни Новодевичьего монастыря.



Без взаимных претензий

Сергей Воскресенский



РАСХОДЫ НА ПРОБРЕТЕНИЕ, ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ОБСЛУЖИВАНИЕ «МИЦУБИСИ-ЛАНСЕР» (0–30 000 км)

Статья расхода	Цена, руб.
Автомобиль (1,5 л, комплектация Invite+, цена 2007 г.)	512 952
Дополнительное оборудование	23 272
Расходы на содержание	103 184
ТО-15 000 с расходными материалами	6961
ТО-30 000 с расходными материалами	12 008
Зимние шины и диски	27 427
Бензин А95 (средний расход 7,5 л/100 км)	56 788
Стоимость 1 км пробега*	3,44

*Без учета цены автомобиля и дополнительного оборудования.

MITSUBISHI LANCER

Изготовитель .... «Мицубиси»
Год выпуска.. 2007
В эксплуатации «За рулем» .... с октября 2007
Пробег на момент отчета .... 30 тыс. км
Предыдущие публикации в журнале
.... 2007, № 12; 2008, № 1

Не могу сказать, что, привыкнув к «Улану», я перестал реагировать на просчеты и недостатки конструкции. Как и прежде, машине достается немало критики за гулкую систему выпуска, неудобный багажник, шумные на мелких неровностях подвески. Равно как и за уникальную способность в дождь почти мгновенно забрызгивать боковые окна мутью. И, конечно же, за невыразительную, совсем не лансеровскую управляемость.

Зато появилось чувство уверенности в надежности, удобстве и неприхотливости автомобиля. Он хорошо подготовлен к нашему климату, перепадам температур, особенностям и сюрпризам отечественных дорог. Его 1,5-литровый мотор – вполне разумное сочетание напористости и экономичности, которые проявляются даже при столь серьезных размерах машины. За маркетинговым лоском по-прежнему скрывается вполне добропорядочный «японец», способный без нареканий трудиться день ото дня.

Передний бампер, надо отдать ему должное, выдержал чей-то парковочный тычок, а вот радиаторная решетка дала трещину. Добил ее большой кусок глины, вылетевший из-под встречного КамАЗа. Правая «ноздря» глубоко провалилась внутрь и держалась на честном слове. Фен и паяльник помогли быстро и надежно поставить решетку на место.

О следующем дефекте упомяну только потому, что в моей многолетней практике подобное впервые. Уж не знаю, из чего стали делать фирменные резиновые коврики (комплект в «Рольфе» стоит около 2000 руб.), но мой протерся до дыр!

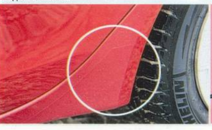
Наш северный пробег (см. раздел «Автомобили»), помимо прочего, выявил, что в подушке водительского сиденья не работает обогрев. При этом мне вполне хватало тепла спинки – дефект мы обнаружили только с помощью тепловизора.

Из положительного: явно улучшилось качество бензина А95. На 30-тысячном обслуживании после диагностики услышал, что свечи в идеальном состоянии и доживут до 60-тысячного ТО. Может быть, к тому времени впечатления от «Лансера» последнего поколения станут более глубокими. ЗР

Меченый он теперь, с пятнышком на радиаторной решетке, зато отремонтирован самостоятельно.



Краска заметно тускнеет! Песок и пыль не жалеют эффектно выступающую арку заднего колеса.



После каждой мойки «под давлением» уплотнение капота то прячется вовсе, то не желает вставать на место.





Играющий тренер

Довесок «Спорт» в названии модели вовсе не указывает на выдающиеся характеристики, и все же многим конкурентам есть чему поучиться у младшего «Паджеро». Особенно в части преодоления бездорожья. Региональные соревнования судил Павел Леонов. Фото: Константин Якубов.

Впервые автомобиль показали в Японии в июле 1996 года под именем «Челенджер». На следующий год состоялась его премьера в Америке, ведь «Паджеро Спорт» создавался с прицелом именно на этот рынок. Правда, здесь он известен как «Монтеро Спорт» (слово «Паджеро» вызывало у слышавших его ненужные ассоциации). И только на Парижском салоне 1998 года этот «Мицубиси» впервые увидели европейцы.

В 1999 году провели рестайлинг – изменили форму бамперов, облицовки радиатора, оптики. Подправили и характеристики моторов, что не преминуло сказаться на их мощности. В дальнейшем модель еще несколько раз освежали (решетка радиатора, подножки, материалы отделки и т. д.).

Практически все автомобили собирали в Японии. Исключение составляют лишь «спортсмены», изготовленные в Китае для внутреннего рынка – для адаптации к местным условиям было внесено более 100 технических изменений. Но за пределами Поднебесной такие экземпляры не попадаются.

«Паджеро Спорт» первого поколения выпускали вплоть до появления в 2008 году преемника, которого официально представили на Московском международном автосалоне. Место мировой презентации выбрано не случайно, ведь российский рынок со временем стал для компании «Мицубиси» приоритетным.

ВЫБОР ПРОСТ

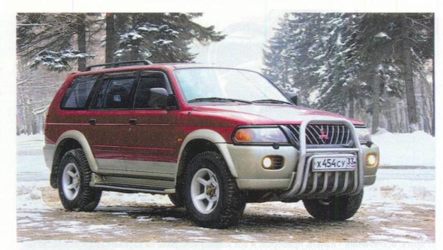
Определиться с двигателем и коробкой передач особого труда не составляло – вариантов для нашего рынка было не так уж и много. Европейцам и отечественным покупателям предлагали всего лишь два двигателя: 2,5-литровый турбодизель мощностью 99 л.с. (с 2001 года мощность увеличили до 116 л.с.) с индексом 4D56 и 3-литровую 177-сильную бензиновую «шестерку» (версии последних лет выпуска имеют под капотом 170 «лошадей»). В Старом Свете сверх того можно было приобрести 180-сильную модификацию с индексом 4G72. Дизельные двигатели агрегатировались исключительно с механической 5-ступенчатой коробкой передач, тогда как владельцы бензиновых модификаций могли уже выбирать между механикой и 4-ступенчатым автоматом INVECS-II.

За внедорожные способности «Паджеро Спорт» отвечают немалый клиренс

в 220 мм (205 мм у дизельной версии), рамная конструкция кузова и система полного привода Easy Select 4WD (подключаемый с помощью вакуумного привода передний мост, синхронизированная раздаточная коробка, демультипликатор). В обычном режиме движения автомобиль заднеприводный, а полный привод включается по необходимости дополнительным рычажком на центральном тоннеле. Делать это можно только на скорости до 100 км/ч. И помните, что с подключенными передними колесами не стоит ездить по сухому асфальту, это приводит к ускоренному износу деталей трансмиссии. Полноприводный режим предусмотрен для тяжелых дорожных условий (снег, дождь, бездорожье).

Сперва покупатели выбирали всего из двух комплектаций: бензиновой GLS и дизельной GLX. Но со временем этот список неоднократно пересматривали. Так, в последние годы выпуска покупателям предлагали уже семь вариантов исполнения: GLX, Inform, две версии Instyle с дизельными двигателями, а также две Instyle и Intense с бензиновыми. Дизельные Instyle различаются между собой окраской кузова (одно- или двухцветная), а бензиновые – коробкой (автомат или механика).

Самая простая комплектация, GLX, предоставляет достаточный уровень комфорта (см. Нашу справку), но шикарной ее никак не назовешь. Машины в этой комплектации легко опознать по отсутствию омывателей фар (у всех остальных они есть) и 15-дюймовым колесам на штампованных дисках. Следующая, Inform, богаче ненамного – добавляются легкосплавные диски и подогрев передних сидений. В отличие от следующих модификаций, GLX и Inform не имеют расширителей колесных арок, защитных молдингов, боковых подножек, заднего спойлера со стоп-сигналом, блока дополнительных приборов (указатель давления масла, вольтметр, компас и термометр) и довольствуются четырьмя динамиками аудиосистемы (в остальных их шесть). Эдакие рабочие лошадки. Дизельная Instyle существенно отличается от двух младших комплектаций: появляются ABS с EBD, 16-дюймовые колеса из легкого сплава, передние противотуманки, релинги, шторка багажного отделения и обогрев зоны покоя щеток ветрового стекла. В бензиновой Instyle добавляется лишь климат-контроль, а в самой богатой комплектации, Intense, – тонированные стекла, хромированная отделка кузовных элементов, отделка салона под черное дере-



Большинство «спортсменов» имеют комбинированную окраску кузова. Однотонный цвет выдает самые дорогие версии или совсем свежие автомобили.

Наиболее распространенная у нас комплектация «Монтеро» LS (как и ES) выделяется отсутствием противотуманок, а также черными решеткой радиатора и окантовками фар (у XLS и LTD они хромированные).



Дизельные модификации легко определить по дополнительному воздухозаборнику на капоте.





Салоны «спортсменов» для Европы и Америки практически ничем не отличаются друг от друга, исключение – панель приборов. А вот климат-контроль на заокеанских машинах есть только в самых дорогих версиях.

На автомобилях с механикой селектор управления режимами трансмиссии расположен справа от рычага коробки. Дополнительные приборы полагаются только начиная с комплектации Instyle.



Салон Special Edition (обивка сидений кожей и алькантарой, вставки под черное дерево и т. д.) – привилегия комплектации Intense, самой богатой.



во, электрифицированный люк и кожаный салон.

Автомобили для российского рынка, в отличие от своих европейских собратьев, адаптированы для работы в тяжелых условиях: двигатель может трудиться при низких температурах и оборудован дополнительным воздушным фильтром, а кузов проходит особую антикоррозионную обработку. К тому же на все машины устанавливается передняя защита картера и моторного отсека.

ЗАОКЕАНСКОЕ ВИДЕНИЕ

На американском рынке «Монтеро» начали продавать в 1998 году. Местным покупателям предлагали только бензиновые двигатели. Изначально это были «четверка» (2,4 л, 132 л.с.) и «шестерка» (3,0 л, 173 л.с., в 2000-м и с 2002-го – 165 л.с.). В 1999 году к ним добавили V6 3,5 л (200 л.с., с 2001-го – 197 л.с.), а в 2000-м из гаммы убрали самый слабый мотор. Двигатель мощностью 132 л.с. агрегатировался исключительно с 5-ступенчатой механикой, 173-сильный оснащали той же коробкой, в качестве опции был доступен 4-ступенчатый автомат (только на полноприводных модификациях); самый мощный мотор работал только в паре с АКП. После рестайлинга механическую коробку передач уже не предлагали. Ну не хотят американцы лишние телодвижения совершать, и все тут!

Что касается типа привода, тут картина довольно пестрая: автомобили с двигателями 2,4 л были только заднеприводными (это касается и машин в самой бедной комплектации ES до 2000 года выпуска включительно), все остальные могли иметь как два, так и четыре ведущих колеса. Стоит отметить, что «спортсменов», предназначенных для Америки, отличает от европейских собратьев именно схема работы полного привода. Здешние машины (начиная с 2002 года) имеют постоянный, а не подключаемый полный привод. Достоинство это или недостаток – тема отдельная; но, во всяком случае, избавляет от необходимости постоянно отслеживать состояние дорожного покрытия. К тому же местным покупателям в качестве опции или штатно (на самых дорогих модификациях) предлагали дифференциал повышенного трения (LSD). Еще одно существенное отличие техники для этого региона – задняя рессорная подвеска на дорестайлинговых машинах.

С комплектациями тоже не все так просто. Их количество варьировалось, список оборудования видоизменялся.

Так, в первый год выпуска здесь предлагали три комплектации: ES, LS и XLS. Они весьма схожи с «нашенскими» GLX, Instyle и Intense, но, безусловно, есть и отличия. К примеру, в ES начиная с 2001 модельного года (напомним, что он отличается от календарного) штатно начали устанавливать ABS. В 1999 году список модификаций пополнила самая дорогая версия – LTD (двигатель только 3,5 л). В 2001-м добавили 3,5 XS (только на год), которая повторяла собой XLS во всем, кроме двигателя: он 3,5-литровый. С 2003-го убрали LTD, а в 2004-м оставили лишь LS и XLS. Причем с тех пор обе эти версии продавались только со 197-сильным двигателем.

На наш рынок из США попадают, как правило, полноприводные «спортсмены» в комплектации LS. Остальные обычно везут под заказ. Нет, роскошь и комфорт и у нас ценят, просто XLS (начиная с 2002 года) и все LTD оборудуются только 3,5-литровым двигателем, а с учетом нашей таможни переплата получается немалая.

Приборная панель «американцев» отличается оцифровкой.

Белые шкалы появились только в последние годы выпуска модели после очередного омолаживания.



Практически все автомобили для российского рынка (за исключением самых ранних) оборудованы дополнительным отопителем для задних пассажиров.

В первые годы после рестайлинга фонари выглядели так (слева), а после фейслифтинга 2005 года их немного изменили.



На европейских версиях в заднем бампере установлены противотуманки, у американских вместо них катафоты.



НАША СПРАВКА

Стандартная комплектация GLX – это подушки безопасности для водителя и переднего пассажира, электростеклоподъемники, кондиционер, задний отопитель, иммобилайзер, аудиоподготовка (антенна, четыре динамика), центральный замок, ГУР, регулируемая по наклону рулевая колонка, дисковые тормоза по кругу, складывающиеся зеркала заднего вида с электроприводом и обогревом, накладка центральной консоли под титан (в последние годы выпуска) и т. д.

Не считая полного привода, американские машины отличаются от своих европейских собратьев не так уж сильно. Для них характерно отсутствие поворотников на передних крыльях. Внутри, понятно, иная оцифровка приборов и нечетный шаг шкалы радиоприемника. В целом же большинство запчастей взаимозаменяемо с «европейскими» аналогами.

ВЫШЕ КРЫШИ

Для внутреннего рынка японцы, как обычно, предлагают множество модификаций. «Челенджеры» («спортсменов» зовут здесь именно так) не стали исключением: насчитывается более 20 версий (S, Z, X, ZX, City Cruising, XG, XR плюс различные их исполнения). И это при том, что автомобиль выпускали только до 2001 года (включительно). Продавали машины как с турбодизельными, так и с бензиновыми двигателями. К первым относятся: уже известный 2,5-литровый 4D56 (правда, мощность у него 105 л.с.) и 2,8-литровый 4M40 (125 л.с., с августа 1997 года – 140 л.с.); ко вторым – 6G72 3,0 л (185 л.с.) и 6G74 3,5 л (245 л.с.). Последний может иметь также непосредственный впрыск топлива GDI. Дизельные двигатели агрегатировались как с механикой, так и с автоматом, бензиновые – только с автоматами. Привод на всех автомобилях только полный, причем большинство «джедаев» имеют трансмиссию Super Select 4WD.

И как всегда, для местных машин производитель предусмотрел более щедрый список оборудования и опций, в том числе CD-чейнджер, навигацию с DVD и т. д. Эх, если бы не расположение руля... **ЗР**

Редакция благодарит «Паджеро 4х4 Офф-Роуд Клуб» (www.pajero4x4.ru) за помощь в организации съемок.

НАИБОЛЕЕ РАСПРОСТРАНЕННЫЕ КОМПЛЕКТАЦИИ MITSUBISHI PAJERO SPORT

Регион	Двигатель	Коробка	Привод*	Особенности
Россия / Европа	2,5 TD 99–116 л.с.	М	3/4x4	Специальная адаптация российских версий для работы в тяжелых климатических условиях.
	3,0 V6 170–180 л.с.	М/А	3/4x4	
США	2,4 132 л.с.	М	3	Региональные комплектации. Постоянный полный привод на моделях с 2002 года.
	3,0 V6 165–173 л.с.	М/А**	3/4x4	
	3,5 V6 197–200 л.с.	А	3/4x4	
Япония	2,5 TD 99–116 л.с.	М/А	4x4	Региональные комплектации. Правое расположение руля. Трансмиссия Super Select 4WD.
	2,8 TD 125–140 л.с.	М/А	4x4	
	3,0 V6 185 л.с.	А	4x4	
	3,5 V6 245 л.с.	А	4x4	

*3 – задний привод, 4x4 – полный привод. **МКП предлагали только до рестайлинга со 173-сильным двигателем.

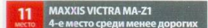
О тех, кому за 200

В иномарочном классе шин мы перешли на более популярную размерность 205/55R16. Чем вызван этот переход и как показали себя шины, рассказывает Сергей Мишин.



Основной выигрыш от перехода на 16 дюймов в том, что мы смогли сравнить новинки одной размерности с уже имеющимися на рынке шинами. Например, Bridgestone Adrenalin и Maxxis Victra размером 195/65R15 попросту не существуют.

Вместе с тем возникли некоторые сложности. Если в прошлой размерности мы собирали на тест все шины с индексом H (210 км/ч), то в новой все оказалось не так просто – вышеупомянутые новинки, например, выпускают только с индексом W (270 км/ч). «Старушка» Toyo Proxes CF-1 и новая Michelin Energy Saver – H и V, Vredestein Sportrac 3 – с индексом V. И только пять моделей из одиннадцати участвующих в тесте позволяют выбирать из трех вариантов – от H до W. Это ContiPremiumContact 2, Goodyear Excellence, Kumho Ecsta HM, Nokian Hakka и Pirelli P7. Поэтому в тесте уча-





Место изготовления	Таиланд
Максимальная скорость	270 км/ч
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	7,9–8,0 мм
Твердость	67–69 ед.
Масса шины	10,8 кг
Средняя цена	3900 руб.
Соотношение цена/качество	4,48

Повышенный расход топлива на любой скорости. Резкие толчки при проезде единичных неровностей, вибрации на мелких. Фоновый гул. На прямой дают ощущение плотного руля, хорошо держат курс, четкие реакции на подруливание. Резкие маневры противопоказаны – скорость при этом самая низкая. Небольшой снос передка при первом рывке руля переходит на второй полосе в глубокий, резкий занос. Вовремя нейтрализовать его мешают задержки в реакциях автомобиля. Стабилизация заноса сложная, требует от водителя опережающих действий.
На мокром покрытии результаты лишь немногим лучше. Поведение машины хорошо понятно, только если работать рулем плавно и не торопясь. Стоит превысить невидимый скоростной лимит, машина очень резко срывается в занос и долго скользит. В скольжениях резко падает информативность на руле.
Очень хорошо тормозят на сухом покрытии, средне – на мокром.
Грунтовка категорически противопоказана.

\+ Отличные тормоза на сухом покрытии, отличная курсовая устойчивость.

− Проблемная управляемость на сухом и мокром покрытиях, высокая жесткость, повышенный расход топлива.

870 баллов

Рекомендуем только для очень хороших дорог.

10 место. YOKOHAMA C.DRIVE AC01
3-е место среди менее дорогих



Место изготовления	Филиппины
Максимальная скорость	240 км/ч
Рисунок протектора	асимметричный
Глубина рисунка протектора	7,9–8,0 мм
Твердость	69–71 ед.
Масса шины	9,9 кг
Средняя цена	3950 руб.
Соотношение цена/качество	4,51

Экономичны на любой скорости, лучше только «Мишлен». При изменении направления движения гудят, усиливая звук. На скорости 120 км/ч и выше громко хлопают на швах и других неровностях. На мелких неровностях вибрируют, ощутимо вздрагивая при проезде выступающих поперечных швов.
Прямую на высокой скорости держат без замечаний.
По скорости выполнения переставки на сухом покрытии входят в первую пятерку. Экстремальный маневр не представляет сложности, пока не началось скольжение. Тогда резко падает информативность на руле, что осложняет удержание машины на заданной траектории. При переходе на мокрое покрытие скорость при экстремальных маневрах снижается. Она ограничена сносом передней оси, переходящим в резкий занос. Резкий срыв в скольжение, длительное восстановление.
Тормоза самые слабые на любом покрытии. Проигрывают лидерам упражнений: на сухом – «Континенталю» 2,5 м, на мокром – «Фредештайну» почти 2 метра.
На грунтовку лучше не выезжать.

\+ Хорошее сочетание поперечных сцепных свойств и уводных характеристик на сухом покрытии, высокая топливная экономичность при любой скорости, хорошая курсовая устойчивость.

− Худшие тормоза на любом покрытии, низкие поперечные сцепные свойства и уводные характеристики. Проблемная управляемость на мокром покрытии.

876 баллов

Рекомендуем для дорог с покрытием хорошего качества. Понравятся тем, кому важна топливная экономичность.

9 место. GOODYEAR EXCELLENCE
7-е место среди дорогих шин



Место изготовления	Франция
Максимальная скорость	210 км/ч
Рисунок протектора	асимметричный
Глубина рисунка протектора	6,9–7,4 мм
Твердость	70–71 ед.
Масса шины	9,4 кг
Средняя цена	4350 руб.
Соотношение цена/качество	4,93

Повышенный расход топлива при любой скорости. Очень комфортны по плавности хода. При «городских» скоростях прослушиваются дорожные неровности. Хорошей курсовой устойчивости мешают большие углы подруливания и вялые реакции автомобиля.
Активная езда не для этих шин. На сухом покрытии скорость выполнения переставки средняя, ограничена глубоким заносом задней оси. Увеличить скорость не позволяют большие углы поворота руля и вялая реакция автомобиля, когда баранку приходится поворачивать опережающими темпами.
На влажном покрытии шины, обычно сильные в «мокрой» управляемости, неожиданно для нас показали слабые результаты. Скорость при сложных маневрах невысокая, слабее только «Йокогама». Поведение машины здесь плохо прогнозируемо. Скорость ограничивают большие углы поворота руля и резкий непредсказуемый занос, который водитель просто не успевает парировать.
На покрытии любого состояния тормозят ровно, на среднем уровне.
На грунтовку лучше не выезжать.

\+ Высокая плавность хода, низкий уровень шума.

− Неубедительно сочетание поперечных сцепных свойств и уводных характеристик на мокром покрытии; повышенный расход топлива на любых скоростях; при выполнении переставки сложная управляемость на сухом покрытии и проблемная – на мокром.

882 балла

Рекомендуем для любых дорог с покрытием.

ствуют наиболее популярные шины с разными скоростными индексами.

Вторая сложность: без внимания осталась продукция отечественных производителей – шин этого размера они не выпускают. А потому рассматриваем всего две ценовые группы: дорогие (4 тыс. руб. и выше) и менее дорогие. Видимо, в следующий раз придется тестировать бюджетные шины в «старом» размере 195/65R15.

Еще одна особенность (она выявилась уже в ходе тестов): на переставке, имитирующей резкую смену полосы движения, оценки управляемости у шин 205/55R16 оказались ниже, чем у более узких 195/65R15. Поразмыслив, пришли к выводу, что в крутых поворотах сказывается ширина шины, вынужденной проскальзывать в пятне контакта. И чем шире протектор, тем значительнее напряжения в шине, что отрицательно влияет на управляемость.

8 место. KUMHO ECSTA HM
2-е место среди менее дорогих



Место изготовления	Китай
Максимальная скорость	270 км/ч
Рисунок протектора	асимметричный
Глубина рисунка протектора	7,5–8,0 мм
Твердость	62–63 ед.
Масса шины	9,9 кг
Средняя цена	3850 руб.
Соотношение цена/качество	4,31

Расход топлива средний при любой скорости.
Общий гул, вой протектора на скорости до 80 км/ч, исчезающий на более высокой. Передают на кузов толчки от дорожных неровностей.
По прямой машина идет ровно, но подруливается нечетко. Мешают повышенные углы руля и недостаточная информативность.
Скорость переставки посуху (результат чуть ниже среднего) ограничивается резким срывом в занос. Справиться с ним мешают большие углы поворота руля. Поведение автомобиля слегка размазано, будто шины приспущены.
На мокром покрытии управлять чуть легче: реакции более четкие и понятные. Скорость (здесь результат на среднем уровне) ограничена резко начинающимся заносом, который легко компенсируется одним движением руля. Исправлять заброс задней оси надо без задержки, иначе не справиться, сцепление колес с дорогой восстанавливается резче, чем хотелось бы.
Среднее на сухом покрытии, торможение становится очень хорошим на мокром.
Грунтовка допустима в разумных пределах.

+ Очень хорошие тормоза на мокром покрытии.

– Сложная управляемость на сухом покрытии; высокий уровень шума; небольшие замечания по курсовой устойчивости, управляемости на мокром покрытии и плавности хода.

893 балла

Рекомендуем для любых дорог.

7 место. BRIDGESTONE POTENZA RE001 ADRENALIN
6-е место среди дорогих шин



Место изготовления	Япония
Максимальная скорость	270 км/ч
Рисунок протектора	асимметричный
Глубина рисунка протектора	7,5–8,0 мм
Твердость	67–69 ед.
Масса шины	9,9 кг
Средняя цена	4800 руб.
Соотношение цена/качество	5,36

С этими шинами мы уже встречались в прошлом году. Правда, тогда они выступали вне зачета в меньшей размерности – 195/65R15. На сей раз результат скромнее.
Расход топлива повышенный при 90 км/ч, средний при 120 км/ч.
На единичных неровностях резко толкают авто и бухают на поперечных швах. Прямую на высокой скорости держат хорошо, реакции на подруливания четкие и понятные. Скорость переставки на сухом асфальте средняя, ограничена заносом. Стабилизация в конце сложного упражнения посредственная – машину «разматывает» во втором коридоре. Чтобы подавить отстреливающие заносы, приходится быстро и много работать рулем.
На мокром покрытии скорость переставки также средняя и те же замечания к поведению автомобиля – плохая стабилизация заноса. Задняя ось «Фольксвагена», как и посуху, прыгает то влево, то вправо, требуя от водителя активной работы рулем.
На сухом покрытии результаты торможения очень близки к рекорду, установленному «Континенталем», но на мокром – предпоследнее место в упражнении.
На грунтовку лучше не выезжать.

+ Отличные тормоза на сухом покрытии, хорошая курсовая устойчивость.

– Слабые тормоза на мокром покрытии, повышенный расход топлива при 90 км/ч, сложная управляемость при выполнении переставки на мокром покрытии.

896 баллов

Рекомендуем для дорог с покрытием хорошего качества.



6 место. CONTINENTAL CONTIPREMIUMCONTACT 2
5-е место среди дорогих шин



Место изготовления	Франция
Максимальная скорость	270 км/ч
Рисунок протектора	асимметричный
Глубина рисунка протектора	7,4–8,1 мм
Твердость	73–76 ед.
Масса шины	8,8 кг
Средняя цена	4400 руб.
Соотношение цена/качество	4,90

Средний расход топлива при любой скорости. Фоновый шум повышенный, особенно на крупнозернистом асфальте. По хорошей дороге катятся комфортно, а вот средние и крупные неровности проходят жестко.
Прямую держат хорошо, на высокой скорости немного мешают задержки при подруливаниях и недостаточная информативность на руле. При выполнении переставки скорость довольно высокая (наравне с «Пирелли»), ограничена срывом в резкий занос. Работать рулем приходится на опережение, великоваты углы поворота. Понравилось, как управляется в скольжениях.
На мокром покрытии скорость переставки снижается. Считаем, что виноваты в этом не сцепные свойства (они остаются высокими), а не сбалансированные с ними уводные характеристики шин. Мешает неожиданно резкий срыв в занос, заставляющий реагировать на него без промедления. Радует, что при переходе в скольжение автомобиль ползет наружу «нейтрально», всем корпусом, не выражая склонности к заносу или сносу.
Тормоза «Континенталя» традиционно хороши: на сухом покрытии рекордные для нашего теста, на мокром – удерживаются в первой тройке.
Грунтовка допустима в разумных пределах.

+ Лучшие тормоза на сухом покрытии, очень хорошие на мокром.

– Сложная управляемость на мокром покрытии; небольшие замечания по курсовой устойчивости, управляемости на сухом покрытии и по уровню комфорта.

898 баллов

Рекомендуем для дорог с покрытием хорошего качества.

Конечно, можно было удлинить переставку и таким образом нивелировать влияние ширины шины, но, поразмыслив, решили, что размер «фигуры» трогать не будем. Плотность транспортного потока возрастает год от года, на дорогах становится все теснее, и никаких послаблений шинам, связанных с изменением размера, быть не должно.

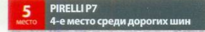
Ну а теперь, собственно, о покрышках. Первое место с заметным отрывом от ближайших соперников заняла новинка компании Amtel-Vredestein – Sportrac 3. Ориентированная на мокрые дороги, она оказалась очень сильной и на сухих. Соотношение цена/качество 4,29 выглядит весьма привлекательно даже для менее быстрых покрышек.

На второе место (первое в менее дорогой ценовой категории) протиснулась старая знакомая по предыдущим тестам – Toyo Proxes CF-1 (H). Самая выгодная покупка по соотношению цена/качество – 3,97!

Третья, с отставанием всего в один балл, – премьера прошлого года Nokian Hakka (H).

Четвертой оказалась энергосберегающая новинка Michelin – Energy Saver (H). 916 баллов – несомненный успех для шин с низким сопротивлением качению. Однако прежде, чем начать экономить топливо, придется потратиться – шины довольно дорогие.

Пятерку лучших замыкает Pirelli P7 (V) – отнюдь не новинка, но выглядит бодрячком. И цена терпимая, и соотноше-



5 место. PIRELLI P7
4-е место среди дорогих шин



Место изготовления	Германия
Максимальная скорость	240 км/ч
Рисунок протектора	асимметричный
Глубина рисунка протектора	9,0–9,3 мм
Твердость	63–66 ед.
Масса шины	9,3 кг
Средняя цена	4000 руб.
Соотношение цена/качество	4,40

Это антипод «Мишлена» – повышенный расход топлива при 90 км/ч и самый большой при 120 км/ч.
Похоже, «Пирелли» меняет отношение к комфорту, поворачиваясь к нему лицом. Ведь раньше для таких шин во главу угла компания ставила сцепные свойства и управляемость.
Нетрадиционно тихие, совсем слегка озвучивают неровности покрытия. Так же как и «Конти», они толкают кузов машины на средних и крупных неровностях, позволяя катиться ровно по дороге хорошего качества. Прямую держат ровно, слегка отставая от подруливаний.
Скорость при экстремальных маневрах на сухом асфальте довольно высокая. Еще прибавить не дает резкий срыв в продолжительный занос, который, впрочем, легко устраним встречным поворотом баранки. Приятно, что информативность на руле не снижается даже при переходе в скольжения.
На мокром покрытии скорость переставки снижается, но остается выше средней. Здесь она ограничена сносом, который слегка «размазывает» автомобиль. Потому управляемость не такая четкая, как хотелось бы.
Тормозят на мокром покрытии очень хорошо, на сухом чуть хуже среднего уровня.
Грунтовых дорог, даже сухих, лучше избегать.

(+) Очень хорошие тормоза на мокром покрытии, понятная управляемость на сухом покрытии, низкий уровень шума.

(–) Высокий расход топлива на любой скорости, небольшие замечания по управляемости при выполнении переставки на мокром покрытии, курсовой устойчивости на прямой и плавности хода.

910 баллов

Настоятельно рекомендуем для дорог с покрытием хорошего качества.

4 место. MICHELIN ENERGY SAVER
3-е место среди дорогих шин



Место изготовления	Испания
Максимальная скорость	210 км/ч
Рисунок протектора	асимметричный
Глубина рисунка протектора	7,1–7,4 мм
Твердость	69–71 ед.
Масса шины	8,1 кг
Средняя цена	4200 руб.
Соотношение цена/качество	4,59

Очень экономичны на любой скорости.
Шины, которые хорошо катятся, не могут быть мягкими. Эти тоже подробно передают на кузов все дорожные неровности, в первую очередь мелкие и средние. В традициях «Мишлена» разноголосо отзываются на изменение зернистости асфальта.
На прямой дают четкий «ноль» и хорошую реакцию при подруливаниях.
На сухой дороге позволяют выполнять экстремальные маневры на довольно высокой скорости. Мешает резкий занос задней оси, помогает четкий и понятный руль и хорошая реакция автомобиля на первый рывок. Требуют аккуратной работы рулем на протяжении всей переставки.
На мокром покрытии скорость маневра падает до средней. В пределе резкий занос, который легко компенсировать поворотом баранки. Скользит автомобиль долго, но при этом откликается на действия рулем.
Тормозят на мокром покрытии очень хорошо, наравне с «Пирелли». На сухом – чуть хуже среднего уровня.
На грунтовку лучше не выезжать.

(+) Очень хорошие тормоза на мокром покрытии, низкий расход топлива при любой скорости, высокое сочетание поперечных сцепных свойств и уводных характеристик на сухом покрытии.

(–) Небольшие замечания по шуму и управляемости на сухом покрытии, высокая жесткость шин.

916 баллов

Настоятельно рекомендуем для дорог с покрытием высокого качества. Понравятся тем, кто дорожит каждой каплей бензина.

3 место. NOKIAN HAKKA
2-е место среди дорогих шин



Место изготовления	Финляндия
Максимальная скорость	210 км/ч
Рисунок протектора	асимметричный
Глубина рисунка протектора	8,4–8,5 мм
Твердость	68–69 ед.
Масса шины	9,5 кг
Средняя цена	4000 руб.
Соотношение цена/качество	4,35

Топливная экономичность – посредственная.
Тихие, комфортные шины, на «пешеходной» скорости до 10 км/ч слегка передают на кузов толчки от дорожных неровностей. Если поехать быстрее, становятся мягче и лучше катятся. Курсовая устойчивость на прямой – без замечаний.
Сильны по части экстремальных маневров на сухом покрытии. Высокая (второй результат) скорость, ограниченная неглубоким самокомпенсирующимся заносом.
К управляемости есть претензии: после перекладки руля во втором коридоре приходится задавать траекторию опережающими темпами, поскольку углы поворота руля все же великоваты.
Шинам не важно, мокрый асфальт или сухой, – скорость практически одинаковая, а на мокрой дороге даже рекордная в упражнении. Скорость переставки ограничена сносом передней оси. Но без замечаний по поводу руления не обошлось: велики углы поворота руля, ощутимы задержки в реакциях.
Тормозят чуть лучше среднего посуху и средне на мокром покрытии. Грунтовка допустима в разумных пределах.

(+) Отличное сочетание поперечных сцепных свойств и уводных характеристик, высокий уровень комфорта, хорошая курсовая устойчивость.

(–) Повышенный расход топлива при 90 км/ч, небольшие замечания к управляемости при выполнении переставки на покрытии любого состояния.

919 баллов

Настоятельно рекомендуем для любых дорог с покрытием. Понравятся тем, кому важна стабильность характеристик в любую погоду.

ние цена/качество 4,40 для шины с максималкой 240 км/ч вполне приемлемо.

Мы впервые столкнулись с тем, что ContiPremiumContact 2 уплыл аж на шестое место, не набрав и 900 баллов. Объяснить такую слабость можно лишь высоким скоростным индексом W, из-за которого шины оказались излишне нервными в реакциях на короткой переставке. Соотношение цена/качество 4,90 – умеренное для быстрых покрышек.

Вплотную к Conti (разница – всего 2 балла) на седьмой позиции расположился прошлогодний дебютант «Бриджа» – Adrenalin (W). Соотношение цена/качество (5,36) у этих шин самое высокое во всем тесте.

На восьмом месте (второе место среди менее дорогих) новинка от Kumho – Ecsta HM (W). Из быстрых шин самая привлекательная по соотношению цена/качество – 4,31.

Goodyear Excellence (H) занимает девятое место – скромный результат для именитого производителя. По выгодности покупки (4,93) сравнимы с более скоростными «Конти» и «Бриджем».

Десятой (третье место в группе менее дорогих) в нашем хит-параде оказалась Yokohama C.drive (V). Далеко не новая модель, а соотношение цена/качество 4,51 с учетом скоростного индекса находится в разумных пределах.

2 место TOYO PROXES CF-1
1-е место среди менее дорогих

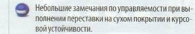


Место изготовления	Япония
Максимальная скорость	210 км/ч
Рисунок протектора	асимметричный
Глубина рисунка протектора	8,0–8,8 мм
Твердость	64–65 ед.
Масса шины	9,3 кг
Средняя цена	3650 руб.
Соотношение цена/качество	3,97

Средний расход топлива при скорости 90 км/ч, довольно экономичны при 120 км/ч.
Весьма комфортны, по прямой несут машину без замечаний, но при подруливании мешает задержка в реакциях автомобиля на действия рулем.
В «сухой» переставке входят в первую тройку. Немного досаждают небольшой занос и вялые реакции на руль. Как и «Нокиан», отличаются высокой стабильностью в скорости выполнения сложных маневров на покрытии любого состояния. На мокром асфальте скорость переставки тоже в первой тройке. «Фольксваген» демонстрирует характерное поведение переднеприводного автомобиля – снос, переходящий в легкий занос во втором коридоре. Все понятно и прогнозируемо, придраться не к чему. Тормоза средние, стабильные независимо от состояния покрытия.
На грунтовку лучше не выезжать.



Высокое сочетание поперечных сцепных свойств и уводных характеристик на любом покрытии, хорошая управляемость на мокром покрытии, высокий уровень комфорта.



Небольшие замечания по управляемости при выполнении переставки на сухом покрытии и курсовой устойчивости.

920 баллов

Настоятельно рекомендуем для любых дорог с покрытием. Понравятся тем, кому важна стабильность характеристик в любую погоду.

1 место VREDESTEIN SPORTRAC 3
1-е место среди дорогих шин

Место изготовления	Голландия
Максимальная скорость	240 км/ч
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	7,9–8,0 мм
Твердость	64–65 ед.
Масса шины	9,3 кг
Средняя цена	4000 руб.
Соотношение цена/качество	4,29

Прожорливы при скорости 90 км/ч, а при 120 км/ч переходят в середняки. Издают неприятный фоновый гул. Передают на кузов толчки при проезде дорожных швов.
При движении по прямой на большой скорости – низкая информативность баранки при подруливаниях и замедленная реакция автомобиля на действия рулем держат водителя в постоянном напряжении.
В переставке на сухой дороге шины поставили рекорд скорости, причем с ощутимым отрывом от соперников. Автомобиль идет вслед за рулем, как нитка за иголкой. Помогают относительно небольшие углы поворота руля и хорошая информативность.
На мокром покрытии «Спортрак 3» остается на лидирующей позиции, разделяя ее с «Нокиан». Скорость ограничена коротким, легкоустранимым заносом. Шины позволяют четко управлять автомобилем в скольжениях.
В тормозах показывают лучший результат на мокром покрытии, но на сухом пасуют.
Грунтовка категорически противопоказана.

Лучшие тормоза на мокром покрытии, лучший комплекс поперечных сцепных свойств и уводных характеристик и отличная управляемость.

Слабые тормоза на сухом асфальте, повышенный расход топлива при 90 км/ч, небольшие замечания по курсовой устойчивости и уровню комфорта.

933 балла

Настоятельно рекомендуем для дорог с покрытием хорошего качества. Понравятся тем, кому важна стабильность характеристик в любую погоду.

Расход топлива на V передаче при 120 км/ч

	при 120 км/ч	л/100 км	Баллы
1	Vredestein Sportrac 3	8,2	47,6
2	Toyo Proxes CF-1	8,1	48,1
3	Nokian Hakka	8,2	47,6
4	Michelin Energy Saver	7,8	50,0
5	Pirelli P7	8,4	46,4
6	Continental ContiPremiumContact 2	8,2	47,6
7	Bridgestone Potenza RE001 Adrenalin	8,2	47,6
8	Kumho Ecsta HM	8,2	47,6
9	Goodyear Excellence	8,3	47,0
10	Yokohama C.drive AC01	8,0	48,8
11	Maxxis Victra MA-Z1	8,3	47,0
	Коэффициент значимости		5

Шкала: 7,5 – 8,0 – 8,5

Расход топлива на V передаче при 90 км/ч

	при 90 км/ч	л/100 км	Баллы
1	Vredestein Sportrac 3	6,5	56,3
2	Toyo Proxes CF-1	6,4	57,2
3	Nokian Hakka	6,5	56,3
4	Michelin Energy Saver	6,1	60,0
5	Pirelli P7	6,5	56,3
6	Continental ContiPremiumContact 2	6,4	57,2
7	Bridgestone Potenza RE001 Adrenalin	6,5	56,3
8	Kumho Ecsta HM	6,4	57,2
9	Goodyear Excellence	6,5	56,3
10	Yokohama C.drive AC01	6,3	58,1
11	Maxxis Victra MA-Z1	6,5	56,3
	Коэффициент значимости		6

Шкала: 6 – 7

Замыкает гонку премьера от нового игрока на российском рынке – Maxxis Victra (W). Недорого для быстрых шин средней цены, но при показанных ими результатах могли бы быть и подешевле. **ЗР**

Шины тестировали Антон АНАНЬЕВ, Вадим КОРАБЛЕВ, Юрий КУРОЧКИН, Евгений ЛАРИН, Антон МИШИН, Андрей ОБРАЗУМОВ, Валерий ПАВЛОВ и Дмитрий ТЕСТОВ.

СЛОВО УЧАСТНИКУ ТЕСТА



Стефан КЮСТЕР, руководитель отдела испытаний Pirelli&C S.p.A.

Российский рынок очень важен для нашей компании. Главная его особенность – высокая динамика роста. Особенно интенсивно растет парк автомобилей SUV, потому мы готовы развивать производство шипованных шин для мощных и скоростных вседорожников. Подтверждением серьезности наших планов построить в Тольятти шинный завод «Пирелли» служит уже подписанный протокол о намерениях.

Шины «Пирелли» участвуют во всех тестах, которые проводят автомобильные журналы и газеты. Тесты журнала «За рулем» отличает высокий уровень, к тому же их результаты очень востребованы в России и странах СНГ. Нам импонирует, что журнал проводит много разнообразных испытаний, в том числе исследовательских.

Тормозной путь (100–5 км/ч)

на сухом асфальте		м	Баллы
1	Vredestein Sportrac 3	40,6	151,3
2	Toyo Proxes CF-1	39,5	155,5
3	Nokian Hakka	39,1	157,1
4	Michelin Energy Saver	40,3	152,5
5	Pirelli P7	40,1	153,2
6	Continental ContiPremiumContact 2	38,4	160,0
7	Bridgestone Potenza RE001 Adrenalin	38,5	159,6
8	Kumho Ecsta HM	39,8	154,4
9	Goodyear Excellence	39,4	155,9
10	Yokohama C.drive AC01	40,9	150,2
11	Maxxis Victra MA-Z1	38,6	159,2
Коэффициент значимости			16

37 38 39 40 41

Тормозной путь (80–5 км/ч)

на мокром асфальте		м	Баллы
1	Vredestein Sportrac 3	25,0	180,0
2	Toyo Proxes CF-1	26,0	173,1
3	Nokian Hakka	25,9	173,7
4	Michelin Energy Saver	25,6	175,8
5	Pirelli P7	25,6	175,8
6	Continental ContiPremiumContact 2	25,5	176,5
7	Bridgestone Potenza RE001 Adrenalin	26,4	170,5
8	Kumho Ecsta HM	25,2	178,6
9	Goodyear Excellence	25,7	175,1
10	Yokohama C.drive AC01	26,8	167,9
11	Maxxis Victra MA-Z1	26,0	173,1
Коэффициент значимости			18

25 26 27

Скорость маневра «переставка»

на сухом асфальте		км/ч	Баллы
1	Vredestein Sportrac 3	69,7	140,0
2	Toyo Proxes CF-1	68,4	137,4
3	Nokian Hakka	68,8	138,2
4	Michelin Energy Saver	68,3	137,2
5	Pirelli P7	68,1	136,8
6	Continental ContiPremiumContact 2	68,1	136,8
7	Bridgestone Potenza RE001 Adrenalin	67,4	135,4
8	Kumho Ecsta HM	67,1	134,8
9	Goodyear Excellence	67,7	136,0
10	Yokohama C.drive AC01	68,3	137,2
11	Maxxis Victra MA-Z1	65,6	131,8
Коэффициент значимости			14

65 66 67 68 69 70

Скорость маневра «переставка»

на мокром асфальте		км/ч	Баллы
1	Vredestein Sportrac 3	68,5	160,0
2	Toyo Proxes CF-1	68,2	159,3
3	Nokian Hakka	68,5	160,0
4	Michelin Energy Saver	66,6	155,6
5	Pirelli P7	67,3	157,2
6	Continental ContiPremiumContact 2	65,6	153,2
7	Bridgestone Potenza RE001 Adrenalin	66,3	154,9
8	Kumho Ecsta HM	66,2	154,8
9	Goodyear Excellence	64,2	150,0
10	Yokohama C.drive AC01	64,0	149,5
11	Maxxis Victra MA-Z1	64,7	151,1
Коэффициент значимости			16

64 65 66 67 68 69

дорогие
средней цены

ТАБЛИЦА ЭКСПЕРТНЫХ ОЦЕНОК

Шины	Управляемость автомобиля		Курсовая устойчивость на прямой	Комфорт		Проходимость
	на сухом асфальте	на мокром асфальте		Плавность хода	Внутренний шум	
VREDESTEIN SPORTRAC 3	9/54	9/72	6/30	7/21	7/21	4
TOYO PROXES CF-1	7/42	8/64	7/35	8/24	8/24	6
NOKIAN HAKKA	7/42	7/56	8/40	8/24	8/24	7
MICHELIN ENERGY SAVER	7/42	8/64	8/40	6/18	7/21	6
PIRELLI P7	8/48	7/56	7/35	7/21	8/24	5
CONTINENTAL CONTIPREMIUMCONTACT 2	7/42	6/48	7/35	7/21	7/21	7
BRIDGESTONE POTENZA RE001 ADRENALIN	7/42	6/48	8/40	7/21	7/21	6
KUMHO ECSTA HM	6/36	7/56	7/35	7/21	6/18	7
GOODYEAR EXCELLENCE	6/36	5/40	7/35	9/27	8/24	6
YOKOHAMA C.DRIVE AC01	7/42	5/40	8/40	7/21	7/21	6
MAXXIS VICTRA MA-Z1	5/30	5/40	9/45	5/15	7/21	4
Коэффициент значимости	6	8	5	3	3	вне зачета



Масло группы «Антикризис»

Можно ли сэкономить на бензине, залив энергосберегающее моторное масло, выясняли Алексей Воробьев-Обухов и Александр Шабанов.

О маслах мы пишем часто, ведь они столь же жизненно важны для двигателя, как и любая железная деталька. На этот раз внимание привлекли моторные масла, имеющие громкий титул энергосберегающих. Первое, с чем мы столкнулись, – это...

СЛОЖНОСТИ ВЫБОРА

Как следует из современной классификации моторных масел, все имеющие индекс по API не ниже SL должны обладать энергосберегающими свойствами. Мы остановились на синтетических маслах классов вязкости 5W30 и 5W40, взяв четыре образца первого типа и три – второго. Причем брали те, у которых на этикетке было прямо заявлено: дает, мол, снижение расхода топлива! Оба эти класса рекомендованы для использования в вазовских моторах, на которых и предстояло проводить основную, моторную часть испытаний. Насторожило, что в этом, достаточно узком классе масел цены различаются в три (!) раза. Интересно, насколько оправданна такая разница?

И еще один момент учитывали при выборе. Поскольку энергосбережение достигается двумя путями – за счет оптимальной вязкостно-температурной характеристики и/или добавлением в масло чего-то специфически антифрикционного типа микрокерамики, дисульфида молибдена или графита, – то решили рассмотреть оба варианта.

Первую группу масел, без добавок, составили Shell Helix Ultra двух классов вязкости, Motul 8100 Eco-Clean C2 5W30 и Liqui Moly 5W40. Вторую, с добавками, – Marly Black Gold+ 5W30, Xenum GPX 5W40 с графитом плюс Xenum VX на эстеровой основе с микрокерамикой. К сожалению, масел выбранных классов вязкости с дисульфидом молибдена не нашлось.

ДВА ОТВЕТА НА ОДИН ВОПРОС

Ради максимальной объективности к испытаниям привлекли две лаборатории. Первой предстояло проверить физико-химические параметры масел, важные с точки зрения мотора. Второй – дать прямой ответ: снижается ли расход топлива? Если да, то насколько и в каких режимах работы двигателя?

Из параметров нас интересовали прежде всего кинематическая вязкость и индекс вязкости (ЗР, 2006, № 9). И еще проверили сульфатную зольность: ведь добавление чего-то негорящего вроде микрокерамики может, в принципе, привести к нежелательным отложениям в камере сгорания.

На этом, первом этапе все масла, кроме Marly Black Gold+, четко уложились в требования своих классов. А Marly, почему-то заявленное как «тридцатка», вдруг показало вязкость, характерную скорее для «сороковок». Впрочем, это не опасно.

Заметный энергосберегающий эффект достигается лишь по сравнению с минеральным маслом.

Индекс вязкости у всех хороший, за 170. Лучшее по этому параметру – Shell Helix Ultra 5W40. Зольность же, вопреки ожиданиям, оказалась наибольшей (но вполне допустимой) у Luqui Moly. А ведь ничего негорючего в нем не заявлено! Самыми чистыми маслами, то есть дающими меньше всего отложений при выгорании, стали в нашей экспертизе Motul и Marly.

Эти данные, однако, говорят лишь о том, что все образцы можно смело лить в мотор. В нашем случае – для непосредственной проверки энергосберегающих функций.

ЭКОНОМИМ?

Испытания проводили на карбюраторном двигателе ВАЗ-21083 вовсе не из-за отсталости: нужно было исключить случайные факторы отработки обратной связи впрыскового мотора, способные исказить результат, а механическая часть да и нагрузки на узлы трения у обеих версий практически одинаковые.

Дальше – все просто, но долго. Одна и та же программа испытаний, полностью эквивалентные режимы с выдержкой до стабилизации температур. Измеряем мощность, мгновенный расход топлива, температуру и давление масла в магистрали, механические потери.

За кадром осталась специальная методика замены масел с многократной промывкой, в том числе испытуемым маслом. Фильтры на каждую серию ставили новые, причем не только одной марки, но даже из одной партии. Дорого, сложно, но зато объективно и точно!

ЭКОНОМИМ!

В качестве базы, некоей точки отсчета, согласно предписаниям международных

ФИЗИКО-ХИМИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ ЭНЕРГОСБЕРЕГАЮЩИХ МАСЕЛ

	Марка	Кинематическая вязкость, сСт: при 100°С	Кинематическая вязкость, сСт: при 40°С	Индекс вязкости	Зольность сульфатная, %
5W30	Shell Helix Ultra Extra	11,6	64,6	177	0,63
5W30	Motul 8100 Eco-Clean C2	9,99	54,8	171	0,60
5W30	Xenum VX	12,1	68,5	176	0,97
5W30	Marly Black Gold+	13,4	79,3	174	0,73
5W40	Shell Helix Ultra	14,5	83,8	181	0,98
5W40	Xenum GPX	13,6	78,9	177	0,93
5W40	Liqui Moly	14,1	84,9	172	1,07

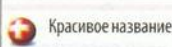
МАСЛА ГРУППЫ 5W30

4 место — **Marly Black Gold Carat S+ SAE 5W30 API SL/SM/CF ACEA A3/B4/C5**



Страна-производитель .... Бельгия
Ориентировочная цена .... 2480 руб. за 5 л

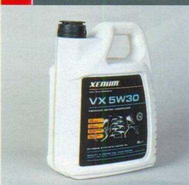
Самое длинное и самое красивое название черного как смоль масла наводит на мысль об исключительности его качеств. На поверку они оказались значительно хуже ожидаемого. Эффект энергосбережения хотя и подтвердился, но почему-то оказался самым слабым в наших испытаниях. А отмыть двигатель от графита при смене масла удалось только с пятой его промывки...



(+) Красивое название.

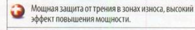
(–) Высокая цена, сравнительно скромный энергосберегающий эффект.

3 место — **Xenum VX Ceramic Ester compound API SL/CF ACEA A3/B3/B4**



Страна-производитель .... Бельгия
Ориентировочная цена .... 3900 руб. за 5 л

Ну и цена... Явно докризисная. Но за белое, как жидкая сметана, инновационное масло, «собранное» из поляризованной синтетической эстеровой основы и особо чистой микрокерамики, наверное, и таких денег не жалко. Очень высокий эффект на холостом ходу говорит, что трение в зоне режимов максимального износа побеждено! Мотор это оценит – и продлением ресурса, и улучшенными пусковыми свойствами, и экологичностью, кстати. Но по сути это масло для серьезных машин с мощными моторами – в них оно себя проявит куда интереснее!



(+) Мощная защита от трения в зонах износа, высокий эффект повышения мощности.

(–) Цена!!! И довольно высокая зольность, которую дает, скорее всего, микрокерамика.

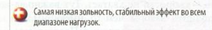
2 место — **Motul 8100 Eco-Clean C2 API SL/CF ACEA A3/B3/B4**



Страна-производитель .... Франция
Ориентировочная цена .... 2250 руб. за 5 л

Известная марка, высокая цена, красивая упаковка – все очень солидно. Во всем диапазоне нагрузок дает стабильный и достаточно высокий эффект энергосбережения. А самая низкая зольность позволяет надеяться, что при его сгорании отложений в цилиндрах будет очень мало. Но и это масло явно для более серьезных моторов.

(+) Самая низкая зольность, стабильный эффект во всем диапазоне нагрузок.



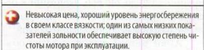
(–) Самый низкий в экспертизе индекс вязкости.

1 место — **Shell Helix Ultra Extra SAE ACEA C2,C3 (A3,B4)**



Страна-производитель .... E.U.
Ориентировочная цена .... 1408 руб. за 4 л

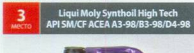
Образец фирмы Shell с меньшей вязкостью. Дает хороший эффект энергосбережения, но в зоне холостого хода и малых нагрузок работает чуть слабее. Скорее всего, вязкость при высоких температурах все же недостаточна для нашего мотора – об этом говорит слабый эффект прироста мощности. Значит, его область использования – моторы с малой степенью износа...



(+) Невысокая цена, хороший уровень энергосбережения в своем классе вязкости; один из самых низких показателей зольности обеспечивает высокую степень чистоты мотора при эксплуатации.

(–) Не лучшие параметры в зоне малых нагрузок.

МАСЛА ГРУППЫ 5W40



3 место

Liqui Moly Synthoil High Tech API SM/CF ACEA A3-98/B3-98/D4-98



Страна-производитель .... Германия
Ориентировочная цена .... 1700 руб. за 5 л

Несмотря на фирменную фишку компании Liqui Moly, это масло дисульфида молибдена не содержит – все эффекты достигаются только подбором свойств, и янтарный цвет масла это подтверждает. Однако минимальные потери в зоне холостого хода да и самая высокая зольность говорят о том, что какие-то хитрые присадки в нем все же есть. Интересно…

(+) Наверное, одно из лучших для эксплуатации в мегаполисе, где мотор работает в основном в режиме малых нагрузок. Сравнительно доступная цена в пересчете на литр масла.

(–) Самая высокая зольность.

2 место

Xenum GPX Synthetic motor oil API SL/CF ACEA A3/B3/B4



Страна-производитель .... Бельгия
Ориентировочная цена .... 2400 руб. за 5 л

Синтетическое масло с коллоидными микрочастицами графита дает высокий эффект энергосбережения во всем диапазоне режимов – и в зоне холостого хода, где работает графит как твердая смазка, и на максимальных нагрузках, где сказываются хорошо подобранные вязкостные свойства. Наши результаты говорят, что в сильно форсированных моторах и по износным характеристикам оно должно дать еще лучший эффект. Правда, очень недешевое…

(+) Низкие потери трения в режиме холостого хода, что свидетельствует о хорошей защите от износа; хороший результат по энергосбережению.

(–) Высокая цена.



1 место

Shell Helix Ultra API SL/CF ACEA A3/B3/B4

Страна-производитель .... Финляндия
Ориентировочная цена .... 1200 руб. за 4 л

Сравнительно недорогая синтетика, как выясняется, наилучшим образом подходит нашему бюджетному мотору. Весь эффект достигается за счет оптимальной вязкостно-температурной характеристики. Кстати, и индекс вязкости масла самый высокий. Но скромные показатели в режимах холостого хода и малых нагрузок, возможно, ухудшат общий результат в случае частых застреваний в пробках. Должно хорошо мыть мотор.

(+) Доступная цена, высокий эффект энергосбережения и увеличения мощности.

(–) Существенное снижение эффекта в режимах холостого хода и малых нагрузок.

Масла группы 5W40 в среднем снижают расход топлива заметнее, чем 5W30.



МОТОРНЫЕ ЭФФЕКТЫ ПО ЭКОНОМИЧНОСТИ И МОЩНОСТИ (по сравнению с работой двигателя на базовом масле 15W40)

	Место, марка	Снижение расхода топлива, % по отношению к базовому маслу: Усредненный цикл	Малые нагрузки	Средние и высокие нагрузки	Полная нагрузка	Холостой ход (800 об/мин)	Прирост мощности двигателя, %
5W30	1. Shell Helix Ultra Extra	4,23	3,38	4,41	4,81	5,19	1,48
5W30	2. Motul 8100 Eco-Clean C2	3,79	4,56	3,71	3,20	5,62	1,68
5W30	3. Xenum VX	3,47	3,44	1,78	4,43	8,36	3,24
5W30	4. Marly Black Gold+	2,27	1,96	1,61	2,87	2,45	2,43
5W40	1. Shell Helix Ultra	6,42	4,80	5,94	7,96	3,31	4,47
5W40	2. Xenum GPX	5,84	4,98	4,67	7,16	7,78	4,31
5W40	3. Liqui Moly	5,84	5,04	5,26	6,79	9,94	3,81

методик испытаний было выбрано минеральное масло 15W40 SF/CC. Это, никак не помешает сравнивать между собой выбранные синтетические масла.

Первое радостное открытие: экономия действительно есть! Причем в области обещанных рекламой цифр – от 3 до 6%. Много это или мало? Считайте сами. При ежемесячном потреблении 200 л бензина по цене 20 руб. за литр получим от 120 до 240 руб. экономии в месяц. Но – мелким шрифтом – по сравнению с базовой недорогой минералкой.

А вот интересные, но вполне объяснимые нюансы: масла, энергосберегающее действие которых обеспечивается модификаторами трения – графитом и микрокерамикой, – дают более заметное снижение расхода топлива в режимах холостого хода и при полной нагрузке. Ведь именно в этих полярных случаях узлы трения зачастую работают при разрушенной масляной пленке. Например, поршневые кольца нашего мотора на холостом ходу до 40% времени скребут по поверхности цилиндра, так и не всплывая на масляном клине – скорости не хватает. Тут важно заполнить зазоры чем-то имеющим малый коэффициент трения. Поэтому масла Xenum и дали наилучший результат. Зато в обычных режимах, с малыми и средними нагрузками, все узлы трения буквально купаются в масле – так спроектирован двигатель. И наполнители практически не работают.

КРИЗИСУ – НЕТ!

Итак, энергосберегающие масла в самом деле дают некоторое снижение расхода топлива и рост мощности двигателя. Насколько оно существенно, судить, разумеется, вам.

И все же, как правильно выбрать масло? Стоит ли искать нечто эдакое – с графитом, дисульфидом молибдена или с микрокерамикой? Все зависит от манеры езды и дорожных условий. Если большую и лучшую часть жизни вы проводите в городских пробках, такое масло даст возможность хоть немного пощадить кошелек. Выбор в пользу Xenum, Luqui Moli станет в этих случаях оптимальным. (Это же касается и более форсированных двигателей, чем наш «восемьдесят третий», – там условия работы пар трения жестче и эффект от применения хитрых масел будет более выраженным. Да и обозначенные условия применимости этих масел свидетельствуют: они для форсированных моторов!) А вот для размеренной езды по несильно загруженным дорогам предпочтительнее Shell Helix Ultra: в этих режимах оно сэкономит побольше да еще и само по себе самое недорогое. ЗР





▲ Энергосберегающее масло может быть как янтарно-прозрачным, так и непроницаемо черным или белым.

◀ Благодаря длинным молекулам масло на эстеровой основе не стекает со стенок стакана и, конечно, цилиндра двигателя.

ЧТО ЗНАЧИТ «ЭНЕРГОСБЕРЕГАЮЩЕЕ МАСЛО»?

Это масло, которое способствует снижению расхода топлива по сравнению с неким базовым маслом. Обычно в качестве такового берется минералка с вязкостью по SAE 20W30 либо 15W40 (в зависимости от методики). Энергосберегающие свойства считаются доказанными, если при испытаниях по стандартному циклу снижение расхода топлива превышает 2,5%.

Механизм энергосбережения на основе уменьшения потерь, связанных с трением, при этом реализуется двумя способами. Во-первых, это обеспечение необходимых для эффективного смазывания, но при этом минимально возможных значений вязкости в зоне трения. Во-вторых, снижение коэффициентов трения в зонах нарушения масляной пленки специальными модификаторами трения (чаще всего используются графит и дисульфид молибдена), создающими на рабочих поверхностях антифрикционные слои.

И наконец, сейчас активно развивается использование в качестве базового масла эстеровых основ. Эстеры – это сложные полиэфиры, имеющие в своей структуре длинные молекулы, способные к поляризации. За счет этого они не стекают со стенок цилиндров даже при длительной стоянке двигателя, а при его работе создают подобие молекулярного «ворса», обеспечивая дополнительное смазывание в критических ситуациях.



Крокодилы питаются вольтами

Аккумулятор – истинный демократ: он может разрядиться не только на «Жигулях», но и у «Феррари»! На сей неприятный случай и продают пусковые провода – симпатичные, недорогие, да и места много не занимают. Крутануть с их помощью стартер пытались Алексей Воробьев-Обухов и Михаил Колодочкин.



Самые эффектные фокусы – те, что не требуют реквизита: только руки с закатанными рукавами, и все. С экспертизами та же история: чем проще проверяемый объект, тем больше удивляет порой его поведение. А что может быть проще проводов для «прикуривания»?

В том, что продаваемые провода по большей части откровенная дрянь, бесполезная, а то и просто опасная, сомнений не было. Результаты экспертиз прошлых лет неизменно приводили именно к этому выводу, а современные изделия внешне практически не отличаются от своих предшественников. Но, может быть, изменилось внутреннее содержание? Хорошо, проверим: приобретаем 12 свеженьких комплектов пусковых проводов и везем их в под-

12 место Провода прикуривателя	11 место Провода-«прикуриватели»	10 место Booster cables	9 место Booster cables
Заявленный производитель .... «Автотайм индастриал», Тайвань	**Заявленный производитель** .... Piece of Mind, Китай/США	**Заявленный производитель** .... «Сервис Бест» для Carpoint, Китай	**Заявленный производитель** .... для Carpoint
Ориентировочная цена.............110 руб.	**Ориентировочная цена**.............385 руб.	**Ориентировочная цена**.............295 руб.	**Ориентировочная цена**.............320 руб.
Изготовители, похоже, все прекрасно понимают, потому и указали такой ма-а-аленький ток: всего-то 100 А! И «крокодильчики» игрушечные... Все так и подсказывает: не покупайте! Действительно: при минус 35°С провода ломаются, а дым из «крокодилов» появился уже на 8-й секунде. И это при самом скромном токе – заявленном!	Минус 40°С провода выдержали, хотя изрядно затвердели. С обещанным током (всего-то 120 А!) хуже: на 7-й секунде из пасти «крокодилов» повалил дым. Еще бы: в этом режиме на каждом проводе падает 6,3 В! Зачем производитель выбрал провода с таким сумасшедшим сопротивлением, непонятно.	Мороз провода выдержали, хотя и задубели. А с заявленным током опять обман: при 200 А на 8-й секунде провод загорелся, а ручки «крокодилов» оплавились. Падение напряжения – 7,5 В! Поэтому в реальной жизни вам вряд ли удастся пропустить через такие провода подобный ток: сопротивление помешает.	Внешне похожи на предыдущего коллегу, отличаясь от него упаковкой и «крокодилами». Изоляция лопнула при минус 35°С. А ток в 200 А это изделие терпело аж 9 секунд , затем из несчастных «крокодилов» повалил дым. Падение напряжения – 6,5 В.
+ Можно использовать летом как детскую скакалку.	+ Подробная инструкция (для чтения в пробках).	+ Мороз кое-как выдержали.	+ Цельнометаллические «крокодилы».
– В автомобиле бесполезны.	– Абсолютная непригодность изделия.	– Горят, плавятся и отказываются пропускать заявленный ток.	– Плохая изоляция и дрянная заделка провода.

8 место	7 место	6 место	5 место
Провода-прикуриватели Phantom	**Booster Cable 300 AMP**	**Просто провода «прикуривателя»**	**Пусковые провода Airline**
Заявленный производитель ... «Стопол», Польша	**Заявленный производитель** ... «Винстар Интернешнл», Китай	**Заявленный производитель** ... неизвестен	**Заявленный производитель** ... КНР для ООО «Эрлайн»
Ориентировочная цена ... 270 руб.	**Ориентировочная цена** ... 390 руб.	**Ориентировочная цена** ... 225 руб.	**Ориентировочная цена** ... 410 руб.
Отличительные черты этих проводов – наименьший наружный диаметр, самая мощная пружина в «крокодилах» и симпатичная упаковка. Минус 40°С изоляция кое-как выдержала. Хуже с заявленным током в 200 А: дым пошел на 10-й секунде, а падение напряжения составило 7,5 В. О каком «прикуривании» вести речь?	Обещания работать на морозе до минус 40°С – вранье: уже при 35°С ниже нуля изоляция треснула пополам! Заявленные 300 А тоже вранье: дым пошел на 5-й секунде уже при 200 А. Немудрено: падение напряжения на шипящем проводе с раскаленными «крокодилами» достигло (при питании от стенда)... 12,5 В! Стартер отдыхает!	Когда ничего и никем не обещано, что и с кого требовать? Сорокаградусный мороз провода выдержали: затвердели, но не сломались. Неплохо! Только вот ток 260 А в считаные секунды воспламенил пластиковые ручки «крокодилов». Эдак и пожар устроить можно.	При минус 35°С изоляция треснула. А ведь производитель пообещал, что вытерпит все сорок! И какой, извините, инженер заявил ток 400 А? Провода плавятся, «крокодил» воображает себя паяльником, а падение напряжения на одном проводе – 7,5 В! От обычной батареи с таким проводом не получите ни тока, ни напряжения – чем крутить стартер?
+ Симпатичная упаковка.	+ Симпатичная сумочка.	+ Недорогое изделие, которое никому ничего не обещает.	+ Подробная инструкция по «прикуриванию».
– Дым из пасти: страшно! И больно!	– Отрицательный персонаж, в котором плохо абсолютно все!	– Провода хорошие. Жаль, тока боятся...	– Обманутые ожидания.

московные Бронницы. Лабораторно-стендовые испытания по нашей просьбе проведут специалисты ФГУП 21 НИИИ МО РФ. Ра-а-авняйсь!

КРОКОДИЛЫ НЫНЧЕ НЕ ТЕ...

Испытания, казалось бы, простейшие: требуется полежать на холодке да пропустить через себя заявленный ток... Конкретные цифры – в «Нашей справке». Однако практика прошлых лет подсказывала: для современных проводов эта скромная задача практически невыполнима. И если нелюбовь к морозу еще хоть как-то можно понять, ведь изделия-то все больше импортные, то неспособность провода пропускать электрический ток – это уже нечто необъяснимое.

Какой ток может понадобиться на практике? Реальные потребности зависят от кучи факторов, в том числе от типа двигателя (степень сжатия, число цилиндров и др.), вязкости залитого масла, температуры, типа коробки передач... Если холодной зимой потребуется крутануть стартер серьезного вседорожника или грузовика, то и 500 А в те-

4 место Booster cable	3 место Booster Cable 300 AMP	2 место Heavy duty booster cable	1 место Соединитель автомобильный аккумуляторный
Заявленный производитель .... «Винстар Интернешнл», Китай	**Заявленный производитель** .... «Автотайм индастриал», Тайвань	**Заявленный производитель** .... Fawaz Al Khateeb, ОАЭ	**Заявленный производитель** .... «Электробыт», Россия
Ориентировочная цена .... 420 руб.	**Ориентировочная цена** .... 255 руб.	**Ориентировочная цена** .... 280 руб.	**Ориентировочная цена** .... 720 руб.
Что касается температуры, то минус 40°С изоляция выдержала. А все остальное плохо: изделие, обещавшее справиться с 400 А, задымило на 4-й секунде при 300 А. Впрочем, даже при 200 А на таком проводе падает 12,8 В! Причин две: отвратительная заделка и такого же качества материал провода.	Заявленный ток – 500 А! Ну-ну... Это только бумага терпит все, а вот провода капризничают. Уже при 300 А один из них загорелся, потом и вовсе лопнул. А если бы шарахнули все 500 А? Впрочем, падение напряжения и без того составило 8,4 В! Что касается мороза, то при минус 35°С не только треснула изоляция, но и лопнула «резиновая» ручка «крокодила».	Любопытно, что сибирских морозов в 40°С «арабы» не испугались: отвердели, но не развалились. С «жарой» у них хуже: уже при 300 А впору было хвататься за огнетушитель. На 8-й секунде ручки расплавились, пошел дым, изоляция вскрылась в нескольких местах, обнажив тело провода. Ничего странного, если падение напряжения на проводе – аж 8 В. А ведь заявляли 500 А!	Некрасивые черные провода легко выдержали минус 40°С. Вероятно, выдержали бы и обещанные 50°С ниже нуля – мы не проверяли. С солидным заявленным током 400 А справились неплохо: «крокодилов» спокойно можно было погладить! Однако падение напряжения на одном проводе при 400 А составило 4,2 В. Много! Зато при меньших токах этот показатель явно самый низкий в тесте.
+ Красиво упаковано.	+ Лучшее соотношение обещание/цена.	+ Красиво упаковано.	+ Все остальные – хуже!
– Профнепригодность.	– Проще найти хоть что-то хорошее.	– Плохо сделано.	– Самый дорогой комплект. И «крокодилы» дрянные.

чение десятка секунд не предел. Но никакой технической проблемы в этом нет: нужны провода с очень маленьким сопротивлением, только и всего. Именно такие применяют на всех автомобилях, иначе энергия аккумулятора потеряется по пути к стартеру. Поэтому пусковой провод с большим сопротивлением ненамного полезнее бельевой веревки.

Кстати, веревка на морозе точно не помрет. А вот провода... Как вы думаете, какое напряжение может «остаться» на пусковом проводе при попытке пустить мотор? Несколько десятых долей вольта? Нет – все двенадцать! Сила тока при этом не доходит и до половины от заявленной, зато «крокодилы» уже шипят и раскаляются...

А лучшими проводами оказались отечественные! Продукция фирмы «Электробыт» уверенно переиграла импорт по всем параметрам. Только эти провода сохранили на 40-градусном морозе первозданную мягкость, а при пропускании солидного тока не пытались изображать из себя электрокамин или лампочку. Скажем сразу, до идеала им далеко: и «крокодилы» откровенно неудачные, и падение напряжения при больших токах слишком значительное. Но при всем при том они единственные, которыми все же можно пользоваться. Все остальные провода – брак.

Что же делать, если «прикурить» надо, а нормальных проводов нет? Соединяем две батареи тем, что есть, и ждем, не мучая стартер. За десяток минут в пустую батарею успеет перебежать приличная толпа кулонов, а сила тока будет измеряться не сотнями, а десятками ампер. Такой ток тянут любые провода. Теперь – ключ на старт. Поехали!

А ЧТО ПОСОВЕТОВАТЬ ПРОИЗВОДИТЕЛЯМ?

Вот если бы взять изоляцию победителей, да увеличить сечение проводов, да снабдить их нормальными «крокодилами» с цепкой пастью и металлическими челюстями... Впрочем, что-то похожее описывал еще Н.В. Гоголь. **ЗР**

При прочих равных условиях лучше выбрать металлический «крокодил», нежели облицованный пластиком. Дело в том, что в ряде случаев вцепиться зубьями в клеммы батареи не удается: «жилплощадь» не позволяет! Металлическая челюсть позволяет вашему помощнику хотя бы прижать провода к торцам клемм, а пластиковые на это неспособны.



НАША СПРАВКА

ПОД ТОКОМ

Чтобы пропустить через провод требуемый ток, регулировали входное напряжение стенда.

Падение напряжения на пусковом проводе с наконечниками определяли на 2-й секунде при нормированном токе от 100 до 500 А. Работоспособность провода оценивали в течение 10 секунд при протекании заданного тока.

В ХОЛОДИЛЬНИКЕ

Провода помещали в камеру холода в упаковке, то есть в свернутом состоянии. Выдержка при заданной температуре (от 20 до 40°С ниже нуля) – 16 часов. Затем плавно, без рывков их разматывали до рабочего состояния. Отказом считали нарушение целостности изоляции.

Предыдущие публикации о «крокодилах»: ЗР, 1999, № 3; ЗР, 2003, № 7.

Охлаждающая палитра

На прилавках в красивых канистрах стоят антифризы всевозможных цветов. Их внешний вид и содержание сравнивал Алексей Воробьев-Обухов.



Когда-то очень давно в секретном институте ГосНИИОХТ ученые придумали оригинальный состав охлаждающей жидкости, включавший множество компонентов. До той поры все пользовались либо водой, либо антифризом – водным раствором этиленгликоля. Усложнить рецептуру потребовалось потому, что, циркулируя по системе охлаждения, нагретый антифриз буквально набрасывался на металл, выгрызая куски крыльчатки и стенок каналов головки блока… Эту коррозионную активность надо было както обуздать, иначе готовившиеся к массовому выпуску «Жигули» так и не стали бы по-настоящему всесезонным автомобилем. Над названием новинки голову долго не ломали. Первые три буквы взяли с таблички над дверью отдела: «Технология органического синтеза». Окончание «ол» пришло из химической терминологии. Оно используется для обозначения спиртов (метанол, этанол), а этиленгликоль – двухатомный спирт. Получившееся слово «Тосол» оказалось настолько удачным, что до сих пор им обозначают чуть ли не всякий антифриз для отечественных авто. Так же, как джипом называют любой вседорожник, а не только американский «Джип». ►► с. 143–144.

6. КОМАНДА JODIMA, БЕЛЬГИЯ

PRISMA C/G-11, синий



Ориентировочная цена .... 135 руб./1 л

Хотя обозначение и намекает на «Фольксваген», ссылок на допуск от него и вообще на какой-либо допуск нет. Начал замерзать уже при –24°C, несмотря на «скромно» заявленные –35°C. В составе обнаружен диэтиленгликоль, который добавляют для удешевления продукта. Использовать не стоит.

PRISMA C/G-11, зеленый



Ориентировочная цена .... 135 руб./1 л

Тут на этиленгликоле не экономили, потому и обещанные –35°C выдержали. По составу идентичен синему. Разобраться, в чем состоит хотя бы анонсированное отличие, трудно, не зная голландского или французского; судя по всему, продукт попал на наш рынок случайно. Хорошо уже, что в нем нет диэтиленгликоля. Впрочем, это никак не сказалось на розничной цене.

Prisma C/G-12, красный



Ориентировочная цена .... 160 руб./1 л

По плотности этот состав немного не дотянул до российской нормы. Ну так он ведь и не нашего розлива. Спасибо, хоть замерзать начинает, как и обещано, при –35°C. Возможно, это реально карбоксилатный антифриз: его щелочность всего 5 ед., что говорит о другом пакете антикоррозионных присадок. Правда, спецификации G12 уже нет (см. Нашу справку), но, тем не менее, смешивать этот состав с другими не стоит.

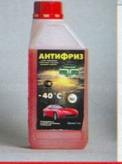
5. КОМАНДА ПСК «ЦИТАДЕЛЬ», РОССИЯ

«ТОСОЛ А-40М», синий

Ориентировочная цена .... 65 руб./1 л

Называться «Тосолом А-40М» эта водичка не имеет никакого права, ни формального (совсем другие ТУ), ни реального: температура начала кристаллизации всего –30°C! Такой провал вызван добавлением диэтиленгликоля, который искусственно повышает плотность, но не температуру замерзания. При этом ни ГОСТ, ни спецификация АВТОВАЗа не допускают его наличия. Вот и получили: ареометр покажет, что все в порядке, а порядка-то и нет! Зато почти даром. Сети «Техком» стоило бы внимательнее относиться к раздаче разрешений на использование своего уважаемого бренда.

АНТИФРИЗ –40°C, красный



Ориентировочная цена .... 80 руб./1 л

На упаковке много красивых слов о высококачественных компонентах, призванных оправдать лишние 15 рублей за банку. На деле тот же состав, тот же дешевый диэтиленгликоль и почти та же непонятная температура кристаллизации: –32°C. Впрочем, и летом оба этих состава не выручат: их температура кипения ниже нормы и тем более ниже заявленных 115°C.

ФИЗИКО-ХИМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ АНТИФРИЗОВ

Место, производитель	Название продукта	Цвет	Плотность, г/см³ (норма по ГОСТ 28084-89: 1,065–1,085)	Температура начала кристаллизации, °С: заявл.	Температура начала кристаллизации, °С: фактич.	Температура кипения, °С (норма по ГОСТ 28084-89: 108°С)	Щелочность, ед.
1 ООО «Эй-Джи-Эй»	«Антифриз AGA Z65»	желто-зеленый	1,088	–65	ниже –65	112	21
	«Антифриз AGA Z40»	красный	1,073	–40	–40	109	18
2 ООО «Гелена ХимАвто»	Antifreeze NORD	красный	1,073	–40	–40	108	16
	Antifreeze NORD	зеленый	1,073	–40	–40	108	18
3 ООО «Пром-комплекс»	Antifreeze Vitex G12	красный	1,075	–40	–42	108	5
	Antifreeze Vitex G11	зеленый	1,074	–40	–40	108	18
	Antifreeze Vitex G11	синий	1,075	–40	–40	108	18
4 ОАО «Роснефте-хим»	«Антифриз Forsage ОЖ-40»	красный	1,083	–40	–40	108	12
	«Антифриз Forsage ОЖ-40»	зеленый	1,095	–40	–41	108	15
5 ПСК «Цитадель»	«Антифриз –40°С»	красный	1,073	–40	–32	107	11
	«Тосол А-40М»	синий	1,071	–40	–30	106	12
6 Jodima	Prisma D/G12	красный	1,063	–35	–35	106	5
	Prisma C/G11	зеленый	1,066	–35	–35	107	17
	Prisma C/G11	синий	1,055	–35	–24	104	14

G11, G12 И ДРУГИЕ

Часто приходится встречать на банках обозначения G11 и G12. Спасибо за них следует сказать концерну «Фольксваген», который в свое время ввел в обращение антифризы VW Coolant G11 и VW Coolant G12. Первый производился по так называемой гибридной, а второй – по карбоксилатной технологии, и потому их не следовало смешивать. На них были составлены спецификации TL 774-C (G11) и TL 774-D (G12). А с 2006 года обозначение G12 исчезло, уступив место новым рецептурам: TL 774-F (G12+), TL 774-G (G12++), TL 774-H (G12+++).

Поскольку антифриз заливают в радиатор не только «фольксвагенов», каждый уважающий себя автопроизводитель разработал собственные спецификации. Чтобы получить допуск на конвейер и в авторизованный сервис, антифриз должен пройти серьезнейший цикл моторных испытаний стоимостью до нескольких миллионов долларов. А потому велик соблазн совершенно бесплатно поместить на этикетке надпись «Соответствие спецификациям фирмы имярек» или даже сообщить о наличии допуска от нее, не имея для этого никаких оснований. Поймать обманщика за руку можно, если просмотреть на сайте автопроизводителя список допущенных к использованию антифризов, но рядовой покупатель вряд ли станет этим заниматься. Мы, кстати, проверили. Результаты для закупленных недорогих жидкостей, увы, неутешительные: при заливке любой из них, случись что, производитель автомобиля претензий не примет. Хотя бы из формальных соображений. Впрочем, это не значит, что все они плохие. Скорее, это просто темные лошадки.

Эта популярность, однако, сослужила действительно хорошему антифризу плохую службу. Настоящий «Тосол» можно выпускать лишь по ТУ 6-56-95-96. А все, что сделано по другим рецептурам, права на громкое имя не имеет и гарантий на двухлетнюю защиту двигателя от коррозии, естественно, не дает!

Однако что мы все о прошлом! С тех пор химия ушла далеко вперед, появились новые пакеты присадок, позволяющие продлить срок службы антифризов до пяти и более лет. Теперь их добавление не обязательно приводит к повышению щелочности раствора, поэтому требование ГОСТ 28084-89 (обратите внимание на год его выпуска!) по щелочности уже не может определять антикоррозионные качества. Впрочем, в остальных своих частях этот ГОСТ практически повторяет современный американский стандарт ASTM D3306. И оба они дружно молчат про такой показатель, как цвет жидкости.

Мы знаем, что любой антифриз изначально бесцветен, краситель в него добавляют... Интересно – зачем? Вот, например, ОАО «Техноформ» производит один и тот же антифриз CoolStream Premium, окрашивая его в оранжевый цвет для завода «Форд» во Всеволожске, в желтый для «Вольво» в Калуге, в розовый для «Джи-Эм» в Питере просто потому, что так захотели потребители. А остальные? На этикетках-то слова разные, может, и в канистрах все цвета радуги неспроста? Чтобы выяснить это, мы исследовали в лаборатории не только физико-химические свойства антифризов, но и их химический состав на газовом хроматографе. Разбили разноцветных «близнецов» на 6 команд, оценили успехи каждой. И поняли: единого подхода к цветовой проблеме у производителей нет! Подробности – в фотогалерее и таблице. **ЗР**

4. КОМАНДА ОАО «РОСНЕФТЕХИМ», РОССИЯ

АНТИФРИЗ FORSAGE ОЖ-40, зеленый



Ориентировочная цена .... 75 руб./1 л

Кроме слов «смешивается с импортными антифризами», никаких объективных данных об этом составе нет, отсутствует даже ссылка на собственные ТУ! Зато красуется фольксвагеновский индекс G11. В состав введена некая тяжелая субстанция, давшая запредельную даже для ГОСТа плотность, но не понизившая соответствующим образом температуру кристаллизации. Последняя, впрочем, соответствует обещаниям. Заливать рискованно.

АНТИФРИЗ FORSAGE ОЖ-40, красный

Ориентировочная цена .... 75 руб./1 л

Это полный, если не считать цвета, двойник коллеги по команде. Тяжелого компонента чуть меньше, поэтому плотность получилась хотя и высокая, но на пределе допустимого, а температура кристаллизации на градус выше. Все сказанное про «зелененький» справедливо и для «красненького». А цвет – дело вкуса.

3. КОМАНДА ООО «ПРОМКОМПЛЕКС», РОССИЯ

ANTIFREEZE G11 VITEX, синий



Ориентировочная цена .... 80 руб./1 л

На этикетке есть намек на стандарт VW TL 774-C (G11), но указаний на конкретный допуск VW или какого-либо другого производителя нет. Все параметры соответствуют норме как по температуре кристаллизации, так и по температуре кипения, причем градус в градус.

ANTIFREEZE G11 VITEX, зеленый



Ориентировочная цена .... 80 руб./1 л

Полный двойник синего братца, в том числе по номеру ТУ. Ровно те же показатели, хотя коррозионная активность чуть меньше. (Мы не приводим эти результаты в таблице, поскольку, с одной стороны, все они укладываются в ГОСТ, а с другой – точное заключение на сей счет может дать только дорогой и длительный моторный тест.)

ANTIFREEZE G12 VITEX, красный



Ориентировочная цена .... 85 руб./1 л

При тех же внутренних заводских ТУ производитель сравнивает его с другим немецким стандартом VW TL 774-D (G12). Напомним, сегодня этот стандарт уже не используется на «Фольксвагене». Состав заметно менее агрессивен к металлам, низкий показатель щелочности говорит о применении другого пакета присадок. Смешивать его с собратьями по команде не следует.

2. КОМАНДА ООО «ГЕЛЕНА ХИМАВТО», РОССИЯ

ANTIFREEZE NORD, зеленый



Ориентировочная цена .... 105 руб./1 л

Тут уже нет никаких ссылок на что-либо, кроме собственных ТУ, зато допускается применение в домашних системах отопления. Краситель флуоресцирующий, что позволяет увидеть течи под УФ-лампой. Все показатели соответствуют нормам, хотя температура кипения ниже заявленной на 4°С.

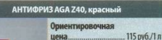
ANTIFREEZE NORD, красный



Ориентировочная цена .... 105 руб./1 л

Близнец, не отличающийся от братца ровно ничем, кроме цвета добавленных «чернил». Это может внести некоторую путаницу: имейте в виду, что, судя по показателям, речь в данном случае не идет о карбоксилатном аналоге G12.

1. КОМАНДА ООО «ЭЙ-ДЖИ-ЭЙ», РОССИЯ



АНТИФРИЗ AGA Z40, красный

Ориентировочная цена .... 115 руб./1 л

Перечислены крутые автопроизводители, с учетом требований которых разработан сей состав. Но испытаний на этих фирмах данный антифриз не проходил. Странно выглядит упоминание «Форда» и БМВ на одном флаконе, поскольку первый давно уже применяет только карбоксилатные (G12), а второй – только гибридные (G11) антифризы. Тем не менее все показатели в норме, разве что с обещанием закипать лишь при 123°С авторы этикетки явно погорячились.

АНТИФРИЗ AGA Z65, желто-зеленый

Ориентировочная цена .... 140 руб./1 л

Заморозить этот антифриз так и не удалось: при заявленных –65°С он еще не подает признаков кристаллизации! Температура кипения наивысшая в нашем тесте, но до заявленных 132°С ей все-таки далеко. Если производитель имеет в виду температуру кипения при повышенном давлении, например при 2 атм, так и надо было честно написать на этикетке. Номер ТУ тот же, что и у AGA Z40, да и хроматография не выявила различий в химическом составе. Из всей выборки это лучший образец.

CD-РЕСИВЕР SONY MEX-BT3600U

Ориентировочная цена – 6200 руб.



Это головное устройство только с виду кажется не слишком сложным. На самом деле в корпусе 1DIN кроме собственно «магнитолы» размещено беспроводное устройство «хэндс фри». С его помощью удобно не только принимать звонки на мобильный телефон (номер, с которого поступил вызов, высвечивается на дисплее ресивера), но и звонить самому, набирая цифры кнопками навигации. Встроенный микрофон оснащен системой эхо- и шумоподавления – звук чистый, без помех.

Встроенный усилитель на MOSFET-транзисторах обеспечивает в каждом из четырех каналов мощность 52 Вт; воспроизводить музыку можно не только с диска, но и с любого носителя информации, подключаемого через USB-порт, в том числе с телефона, если протокол Bluetooth в нем это позволяет.

САБВУФЕР XXX-18

Ориентировочная розничная цена – 37 100 руб.

Фирма Soundstream готова удивить меломанов суперсабвуфером XXX-18 мощностью 10 кВт! Все параметры, включая цену, у него поистине экстремальны: масса 35,2 кг, ход диффузора – 35 мм, провода сечением 5,2 мм^2 напрямую, без разъема подключены к токопроводам звуковой катушки с четырьмя обмотками сопротивлением по 1 Ом каждая.

Конечно, в обычной жизни звук, способный не только расколоть ветровое стекло, но и заставить трястись весь автомобиль, вряд ли нужен, а вот для соревнований по звуковому давлению самое то. Элитный аппарат продается в индивидуальном деревянном ящике, но это лишь упаковка – сабвуфер бескорпусный.



ФАРЫ И ФОНАРИ ДЛЯ ТЮНИНГА «ФОЛЬКСВАГЕНА-ТИГУАН»

Ориентировочная цена – 21 000 и 12 000 руб. соответственно



Компания «Хелла» предлагает сделать ваш «Тигуан» не похожим на другие, установив новые фары и фонари. Галогеновые фары обеспечивают очень хорошее освещение ближней зоны и дальнобойность в режиме дальнего света. Затемненные участки фары, не влияющие на светораспределение, добавили внешнему облику машины спортивную нотку. Фонари выполнены в черном корпусе с хромированной отделкой. Новая комбинация габаритных огней и стоп-сигналов преображает заднюю часть автомобиля.



ШТАНГИ ЗАДНЕЙ ПОДВЕСКИ ДЛЯ ВАЗ-2101–2107

Ориентировочная розничная цена – 950 руб. за комплект



На НПО «БелМаг» освоили производство штанг задней подвески из высокопрочной стальной трубы. К ее концам приварены конусообразные головки, а в них запрессованы резинометаллические шарниры. Используемая резиновая смесь наряду с достаточной эластичностью обладает повышенной прочностью. Это позволяет шарнирам эффективно работать при экстремальных нагрузках как на сжатие, так и на скручивание. Для защиты от коррозии на штанги нанесено ударопрочное лакокрасочное покрытие.

АККУМУЛЯТОРНАЯ БАТАРЕЯ AKTEX DUO EXTRA

Ориентировочная цена – 2600 руб.

ЗАО «Аккумуляторные технологии» начало поставки на внутренний рынок этой батареи, изначально разработанной для экспорта и представленной на выставках Automechanika 2008 в Дубае и во Франкфурте. Батарея предназначена для автомобилей классов D, E и F с повышенным энергопотреблением. В конструкции использованы новейшие технологии, в том числе разработанная и запатентованная совместно с Сибирским отделением РАН SiO_2-effect (добавка диоксида кремния и нитронового волокна в активную массу), дающая 20% прироста тока холодной прокрутки и препятствующая осыпанию. Батарея может до года храниться без подзарядки, а срок гарантии на нее – три года.



МОТОРНЫЕ МАСЛА СЕРИИ «АЗИЯ-АМЕРИКА»

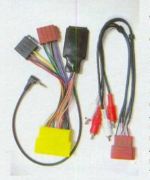
Ориентировочная цена – 1600 руб. за 4 л

Новая серия масел компании Liqui Moly предназначена для тех, кто эксплуатирует автомобили из США и Японии с двигателями, оснащенными непосредственным впрыском топлива, системой «коммон рейл», VVT-i, для которых производителем был установлен удлиненный интервал смены масла. Специально для таких авто комплекс присадок доработали ради повышения стойкости масла к высокотемпературному окислению и адаптировали к топливу с повышенным содержанием серы. Класс масел – API SM/SF или (по ACEA) A3/B3/B4. В линейке три вида масел Leichtlauf Special AA, отличающихся друг от друга группой вязкости: 5W20, 5W30 и 10W30. При выборе масла для конкретного автомобиля следует ориентироваться на допуски автопроизводителей, указанные на этикетках.



ИНТЕРФЕЙС ALPINE APF-S101MZ

Ориентировочная цена – 13 000 руб.



Невзрачный с виду пучок проводов, представленный компанией TRIA International, совсем не прост. Он пригодится владельцам автомобилей «Мазда» моделей 3, 6 и CX-7, которые захотят заменить штатную аудиосистему более продвинутой от Alpine. Без этих проводков последняя не поймет команд от кнопок на руле «Мазды», не соединится со штатным компьютером и не позволит настраивать часы автомобиля. Кроме того, интерфейс состыкует головное устройство со штатным усилителем, и все это без нарушения проводки, поскольку подключение у него элементарно простое: разъем в разъем!

САЛФЕТКИ ДЛЯ МОНИТОРА SONAX DISPLAY CLEANER WIPES

Ориентировочная цена – 80 руб.

Сегодня чуть ли не в каждом автомобиле есть монитор или дисплей, часто с сенсорным управлением. Тыкать в виртуальные кнопки пальцем, слов нет, удобно, но на экране остаются совсем не эстетичные жирные следы. (Кстати, та же проблема с коммуникаторами и некоторыми мобильниками.) Вернуть глянец, не повредив поверхность, способны салфетки из микрофибры, пропитанные специальным моющим раствором, не содержащим спирта. Очищающая эмульсия легко растворяет грязь и впитывает ее остатки. Каждой такой салфеткой можно воспользоваться неоднократно.



ОХРАННЫЕ СИСТЕМЫ JAGUAR EZ МОДЕЛЕЙ ONE, ALFA и BETA

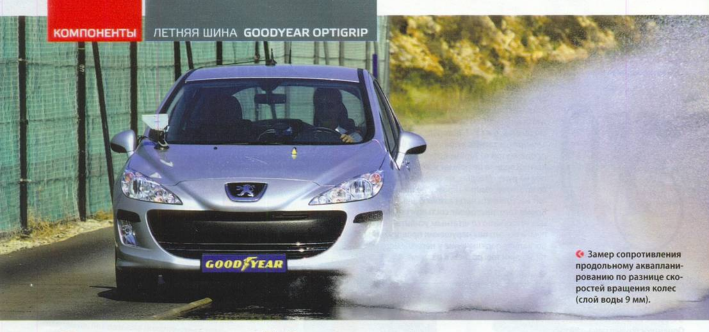
Ориентировочная цена – 4500, 3400 и 3900 руб. соответственно



Компания Saturn High-Tech впервые представила системы с прорезиненными корпусами брелоков, которые надежно защищены от повреждений и не боятся ударов при падении. Кроме того, оболочка не пропускает ни пыль, ни влагу и прошла испытания по армейскому стандарту США MIL-STD 810F.

Брелок с двусторонней связью передает команды на расстояние до 600 м и принимает ответ от автомобиля с дистанции до 1200 м.

Для защиты от угонщиков применен новый динамический код, беспроводные реле блокировки. Управлять многочисленными функциями удобно с помощью курсорного метода выбора команд и системы меню, что избавляет от необходимости запоминать последовательность нажатия кнопок. Модели One и Beta имеют функцию дистанционного или автоматического пуска двигателя, а версия One особенно подойдет владельцам авто с системой Smart Key.



Замер сопротивления продольному аквапланированию по разнице скоростей вращения колес (слой воды 9 мм).

Средство Макропулоса

Вечную шину пока не изобрели, но специалистам удалось продлить ее молодость. С новой разработкой компании «Гудиер» познакомился Анатолий Сухов.

На полигоне «Гудиера» во французском Миревале нас ждали разные автомобили: «Пежо-308», «Фольксваген-Гольф», «Мерседес» С-класса – и разные шины: новинка «Гудиер ОптиГрип» в компании конкурентов сегмента премиум «Мишлен Примаси» и «КонтиПремиумКонтакт». Невзирая на солнечную погоду, подавляющее большинство тестов предстояло провести на мокром асфальте, ведь основной упор при создании «ОптиГрипа» разработчики сделали на сопротивление аквапланированию и, главное, стабильность этой характеристики при износе шины.

Среди тестов – продольное и поперечное аквапланирование, торможение на мокром асфальте, слалом на мокрой трассе. И субъективные впечатления, и данные замеров показали заметную разницу в поведении изношенных шин – конечно, в пользу новинки (не забудем, что конкурентные шины – это уже разработки вчерашнего дня). Так, например, тормозной путь с 80 км/ч до остановки нового и изношенного (ориентировочный пробег 30 000 км) «Гудиера» составил 44,6 и 44,5 м соответственно, с «Конти» – 46,4 и 48,8 м. С другой стороны, на сухой трассе разница субъективно не столь заметна, поэтому будем с нетерпением ждать результатов наших больших тестов (хотя эксплуатационный износ, увы, там сымитировать нереально).

Так или иначе, стабильное поведение на мокрой дороге – одна из важных составляющих безопасности, и работа в этом направлении – безусловный шаг вперед. По данным TÜV SÜD, изношенный «Гудиер» в отдельных упражнениях оказывается лучше даже новых шин конкурентов. Достижения «ОптиГрипа» основаны на технологии SmartWear («умный износ»). Подробности о конструкции шины – в подписях к фото. В продаже новинка появится уже весной, типоразмеры – от 205/65R15 до 225/45R17, индексы скорости – H, V и W. ЗР

Протектор Goodyear OptiGrip весьма необычен. Поперечные канавки в средней части прикрыты наплывами с трехмерным зацеплением. Они повышают сопротивляемость сдвигу под нагрузкой в поворотах, что уменьшает увод. При износе же канавки открываются, а увод остается незначительным за счет малой высоты шашек протектора.



Протектор OptiGrip двухслойный. Снаружи более твердая, износостойкая смесь, под ней более мягкая, которая лучше ведет себя на мокрой дороге (выделена голубым цветом). За счет этого по мере износа баланс сцепных свойств остается неизменным.

Отпечатки новой (слева) и изношенной шин при движении по мокрой дороге. Видно, как изменился рисунок протектора. По мере износа появляются новые поперечные канавки, что улучшает отвод воды.







Противоположный заряд

Продажи автомобилей во всем мире снижаются. Производителям все труднее перетянуть одеяло спроса на себя; до конца года явно доживут не все. Самые эффективные приемы конкурентной борьбы изучал на Женевском автосалоне Анатолий Фомин. Интервью: Петр Меньших, Владимир Соловьев. Фото: Константин Якубов.



Бензоэлектрический «Опель-Ампера» – двойник «Шевроле-Вольт».

Автосалон в Женеве всегда был подчеркнуто нейтральным. Хотя бы потому, что в Швейцарии нет собственной автомобильной промышленности: здесь все в гостях, без перевеса немецкой, французской, итальянской или шведской стороны.

Однако нейтралитет Женевы распространяется только на европейскую часть. Традиционно американские, японские и корейские производители представлены меньше. И дело не только в специфичности европейских вкусов, но и в законодательных барьерах, которые становятся все выше. Что бы ни утверждали чиновники Евросоюза, нормативы по выбросам CO_2 влияют на автомобиль гораздо больше, чем все стандарты токсичности и налоги, вместе взятые. В составе экспозиций не стоит винить ни еврократов, ни защитников окружающей среды, ни наступающий финансовый кризис. Хотя, если приглядеться…



«ШКОДА» ХОЧЕТ БЫТЬ ПЕРВОЙ

Рейнхард Юнг (Reinhard Jung), председатель правления «Шкоды»:

– «Шкода» первой сошла с конвейера в Калуге, с первым поколением «Октавии» мы переходим к полному циклу сборки. «Фабия» попала в список автомобилей, на которые распространяется правительственная программа поддержки кредитования. Также у нас есть соглашение, которое позволяет продолжать сборку автомобилей, чье производство пока еще не локализовано в необходимой степени. Большие планы связываем с кроссовером «Йети» – он тоже может встать на конвейер нашего российского завода. Автомобиль, обладая необходимым вседорожным арсеналом, компактнее и технически современнее возможных конкурентов.

Несмотря на заметное снижение продаж в Германии и 20-процентный рост в России, ваш рынок не станет самым большим для «Шкоды». В прошлом году мы продали в Германии 120 тысяч машин. Даже при условии роста российского рынка на 100% в год нам едва ли хватит двух лет, чтобы догнать германский. Для успеха в России «Шкоде» нужна простая модель, которая у нас обязательно появится, вероятно, на базе «Октавии Тур» – в тех же габаритах, но только дешевле.

Мы также рассчитываем на новую модель, разрабатываемую совместно с «Фольксвагеном» в малом классе. Ну и конечно, на упомянутый уже «Йети» и универсал «Суперб», которые появятся в этом году.



Призрак снежного человека наконец обрел плоть. Чтобы стать компактным кроссовером, концепту «Шкоды» потребовалось четыре года.



«Бугатти-Вейрон Блю Сентенер» – сделан специально к столетнему юбилею фирмы. Вопреки прогнозам, мощность 1001-сильного мотора осталась неизменной, хотя для автомобиля такой исключительности всегда возможны исключения…

«Астон-Мартин Лагонда» – фирма возвращает к жизни легендарное имя, ныне известное только любителям старины. Полноприводный четырехместный роскошный автомобиль, оснащенный всеми достижениями техники, отметит начало продаж в… России. Вопрос только – когда?



Финансовые неурядицы всегда расхлебывает средний класс – с бедняков и так взять нечего, а олигархи при любых обстоятельствах найдут способ перевести состояние в ликвидную форму. Говорят, если клиент должен банку 10 тысяч, это его проблемы, а если 10 миллионов – это проблемы банка. Этот принцип применим и к автомобилям. Едва ли какой салон способен похвастаться столь роскошной экспозицией автомобилей по цене много выше 100 тысяч евро. Новые «Роллс-Ройс ЕХ200» и «Майбах-Цеппелин» – наглядные тому примеры. Пускай компактный (5,4 м в длину) «Роллс-Ройс» гораздо меньше



«Майбах-Цеппелин» – на каждом выгравировано: «1 из 100». Этих машин будет изготовлено только сто! Вместо обычных 612 у них под капотом 640 «лошадей», позволяющих короткобазному «Майбаху-57 Цеппелин» разгоняться до 100 км/ч за 4,9 с и продолжать разгон далее, вплоть до 275 км/ч. Базовая стоимость машины в Германии – 406 тысяч евро.

«Роллс-Ройс 200EX» – абсолютно новый и… компактный, хотя речь об автомобиле длиной 5,4 м и колесной базой 3,3 м. Открывающимися против движения задними дверями, абсолютно новым 12-цилиндровым мотором и Парфеноном решетки радиатора он должен привлечь в стан поклонников марки менее консервативную публику.

«Мерседес-Бенц Е» в варианте купе заявляет о рекордно низком Сх (всего 0,24), что в сочетании даже с трехлитровым 231-сильным турбодизелем позволяет добиться среднего расхода топлива 8,5 л/100 км. С 204-сильным дизелем получится всего 6,8 л. Максимальная скорость в обоих случаях ограничена 250 км/ч, а разгон до 100 км/ч отличается всего на 0,9 с.



ВРЕМЯ НЕЛЕГКИХ РЕШЕНИЙ

Фритц Хендерсон (Fritz Henderson), президент компании «Дженерал моторс»:

– Европейское отделение «Джи-Эм» ведет переговоры с правительствами Испании, Великобритании, Германии и рядом других государств о предоставлении финансирования в размере 3,3 млрд. долларов, необходимого европейским предприятиям концерна для нормальной работы.

СААБ обладает технологиями, способными поддерживать существующие программы. Что касается покупателя, то мы ищем скорее инвестора, возможно, и со стороны государства.

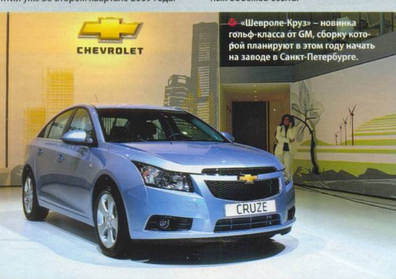
Вопрос о судьбе «Опеля» решается с немецким правительством. Ясно, что каждый день на счету. В случае своевременного предоставления кредитов деятельность концерна станет прибыльной не позже 2011 года. Напротив, отказ может повлечь за собой остановку предприятий уже во втором квартале 2009 года.

В прошлом году «Джи-Эм» удалось продать на российском рынке почти 340 тыс. автомобилей. В текущем, думаю, никому не удастся сохранить прежние объемы, так как продажи слишком быстро падают.

Я работал во многих странах и могу сказать, что Россия – очень быстро развивающийся регион, чей автомобильный рынок демонстрировал чуть ли не 50-процентный рост ежегодно. Это касалось как продаж, так и развития дилерской сети. Мы постараемся сохранить наши позиции, несмотря на экономическую ситуацию.

Завод закрывать не собираемся. Особые надежды связываем с линейкой «Шевроле» и «Опеля».

Хотя многое будет зависеть от реальных объемов сбыта.



«Шевроле-Круз» – новинка гольф-класса от GM, сборку которой планируют в этом году начать на заводе в Санкт-Петербурге.

«Фантома», он никогда не перейдет даже в «верхний» бизнес-класс. Эксклюзивность подтверждается высокой ценой.

В Швейцарии хотя и нет собственного автопрома, но есть фирма «Ринспид», ежегодно выставляющая здесь диковинные машины в единственном экземпляре. Они никогда не делали погоды, но всегда задавали направление. Нынешнее хорошо просматривается – это экология, снижение выбросов CO_2 и электрификация всего, что движется. Именно таков «Ринспид-Айчейндж» – курьезный и претенциозный электромобиль с трансформируемым салоном и вызыва-







«БМВ 5 Series Gran Turismo» – это концептуальный «прогрессивно-активный седан верхнего среднего класса». На самом деле – большой седано-хэтчбек с просторным салоном, четырьмя роскошными регулируемыми сиденьями и двойной задней дверью, которая может открываться по частям.

«Висман-Родстер MF4» – в традициях этой фирмы ограниченное производство псевдостаринных автомобилей. Заглянем внутрь: под старомодными обводами кузова прячется современное спортивное шасси и восьмицилиндровый мотор БМВ М3 мощностью 420 л.с.

«Сузуки-Альто Stop/Start Концепт» – дебютировавшему полгода назад «Альто» добавили микрогибридную силовую установку, позволяющую уменьшить выбросы CO_2 на 8 г/км. Скромный вклад скромной машинки в борьбу со всемирным потеплением.

«Ринспид/Мансори-Айчейндж». «Я изменяюсь» – должно означать это название. У швейцарского электромобиля интересная концепция: рекордно малая масса (1050 кг), солнечные батареи в крыше, 150-киловаттный электромотор, способный разогнать машину до 100 км/ч за 4 с, и… обогреватель салона, работающий на этаноле!





«Инфинити-Эссенс» – это не только попытка найти фирменный стиль на годы вперед, но и витрина технологических достижений. Внутри большого купе гибридная силовая установка суммарной мощностью 600 л.с. для самых высоких динамических показателей. Трансформируемый сервоприводами багажник оснащен комплектом дорожных сумок (Луи Виттон).



СТИЛЬНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Стефен Оделл (Stephen Odell), президент-генеральный директор «Вольво кар»:

– Компания старается совместить новый стиль и традиционые для «Вольво» ценности: безопасность и дружелюбие к окружающей среде. У нас есть семь автомобилей с лучшими показателями по выбросу CO_2 в своих классах. Эра сверхпотребления заканчивается. Быть богатым и всячески это демонстрировать уже неактуально. А интерес к безопасным во всех отношениях автомобилям усиливается. Владелец «Вольво» как бы говорит: я могу себе позволить дорогой автомобиль, но не хочу этим бравировать.

В мире еще сохранилось восприятие «Вольво» как автомобиля исключительно безопасного и оттого тяжеловатого. Это призван поправить новый яркий дизайн, который мы демонстрируем концептом S60.

Когда мы представили его в Детройте (ЗР, 2009, № 3), многие не могли поверить, что видят новый стиль «Вольво». В будущем году покажем модель V60, которая должна перевернуть представления об универсалах.

Совсем скоро вы увидите, сколь многое из показанного в Женеве впитают в себя серийные автомобили. Но мы остаемся верны своему принципу: «Вольво» и безопасность – синонимы.



«Пежо-3008» – новый компактный кроссовер «Пежо», собирательный образ вседорожника и мини-вэна. Будет оснащаться четырехцилиндровыми двигателями с турбонаддувом, бензиновыми и дизельными. Ведущие колеса передние, позже добавится электромотор и машина станет полноприводной.

«Дачия-Дастер» – концепт румынской марки, принадлежащей «Рено». Компактный экологичный кроссовер с трансформируемым салоном оснащен дизельным двигателем 1,5 л и обладает рекордно низким коэффициентом Cx = 0,3. Предполагаемый средний расход топлива – 5,3 л/100 км.





«Форд-Иосис MAX» – эволюция кинетического дизайна. Стилисты старались по максимуму использовать пространство однообъемного автомобиля, лишенного средней стойки кузова. Хотя в таком виде он не выйдет на дороги, 1,6-литровый бензиновый двигатель с турбонаддувом мощностью 180 (!) л.с. обеспечивает выбросы CO_2 на уровне 125 г/км – хороший показатель!

юще спортивной внешностью. Какая уж тут экономия!

В среднем классе спрос падает наиболее заметно. Знамение времени в том, что с «брабусами» соседствует минималистская «Тата-Нано» – между ними только ковровая дорожка. Впрочем, у смешной коробочки на колесах мало шансов закрепиться в Европе: слишком тяжело придется ей на магистралях.

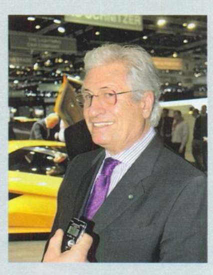


«Тойота-Версо» – пускай она неяркая и полноватая, в практичности семиместного мини-вэна сомневаться не приходится. Заявлены пятизвездная безопасность, лучшие в классе показатели выбросов CO_2 и, соответственно, экономичность бензиновых вариантов.

«Хёндай-Иксоник» – еще один концептуальный кроссовер с оригинальной внешностью и высокой экономичностью. Разработан европейским дизайн-бюро в Рюссельсхайме, оснащен 1,6-литровым 170-сильным бензиновым мотором с турбонаддувом, способным уложиться в 149 г CO_2 на километр. Технических подробностей пока не раскрывают.



АБСТРАКТНОЕ И КОНКРЕТНОЕ



Джорджетто Джуджаро, дизайнер, член правления итальянской Ассоциации промышленного дизайна (ADI), почетный доктор британского Королевского колледжа искусств, основатель фирмы Italdesign:

– Заказов на дизайнерские работы очень много, приходится делить работу с сыном. Кому, как не молодым, придумывать новые концепты в духе времени! Нельзя жить лишь историей. (*Дж. Джуджаро нарисовал «Фольксваген-Пассат» (1973 год) и «Гольф» (1974), «Ауди-80» (1978), «ФИАТ-Панда» (1980) и «Уно» (1983), «СЕАТ-Толедо» (1990) и многие другие машины.* – Ред.) Опыт уступает свежей крови.

Вам интересно мое мнение о дизайне «Лады-Калина»... Не стану оценивать чужой стиль. Скажу только, что в дизайне самое главное – понять продукт и сделать его осязаемым для потребителя. «Калина» – интересный проект, которому не хватает законченности. Маленький автомобиль с максимальным внутренним объемом – сложная задача для дизайнера.

Кроме того, любой дизайн должен учитывать внешние условия, в данном случае российские. Только концепты достаточно универсальны. Они одинаково хорошо подойдут для Америки, Европы или России. Но, чтобы стать серийными, требуется адаптация.

Скажем, в России могут иметь успех автомобили, сделанные для Скандинавии, ведь они протестированы в похожих условиях.



Компания «Италдизайн» показала полноприводный гибрид с роторным двигателем и четырьмя электромоторами «Фрэзер-Нэш Намир». Джуджаро-старший предлагал сыну расположить эмблему на капоте повыше, но молодость победила.



Ощущение основательности

Вольфганг Эггерт (Wolfgang Eggert), главный дизайнер «Ауди»:

– Из новинок, наверное, наиболее соответствует вкусам российских покупателей «А4 Олроуд». Образ рождается из линии торнадо, которая начинается от капота, идет к колесам, делая обводы крыльев более выпуклыми, и замыкается на багажнике. Она создает ощущение устойчивости и основательности. Стиль экстерьера плавно продолжается в интерьере. Сочетание красоты и безукоризненных пропорций воспринимается не столько визуально, сколько интуитивно.

Помогают ли творчеству эмоциональные импульсы, полученные при работе над «Альфа-Ромео 8С Компетиционе»? Конечно. В эскизах и в реальных автомобилях, которые я создаю, просматриваются черты, характерные как для «Ауди», так и для «Альфы». Моя миссия в «Ауди» – сделать дизайн более эмоциональным и экспрессивным.

Меня, как дизайнера, не интересуют продажи. Важно, что чувствует потенциальный покупатель, когда видит автомобиль, и какое впечатление складывается у него о марке.

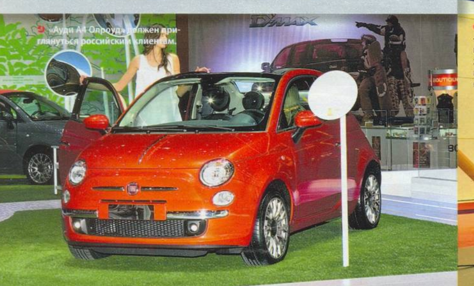
Например, рисунок «Ламборгини» состоит из нескольких резких штрихов и граней. «Ауди» – единая плавная форма. Вместе с английской дизайн-студией «Ламборгини» мы работаем над созданием неповторимого, запоминающегося облика автомобилей наших марок. У нас разный язык дизайна, который сильно отличается у экспрессивного суперкара и у массового универсального автомобиля на каждый день, пусть дорогого.



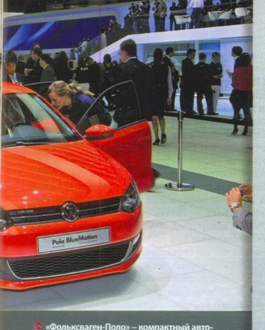
«Тата-Нано» – самый дешевый автомобиль теперь и в Европе, в специальной версии с трехцилиндровым мотором и электроусилителем руля. Правда, здесь он будет стоить уже не 2 тысячи евро, а скорее пять. Будут ли востребованы индийские коробочки на европейских дорогах? Крайне сомнительно.



DR2 родом из Италии, но в девичестве это «Чери-Кимо». Китайскую экспансию остановить невозможно. Если на европейский рынок нельзя войти под своим именем, они примут крещение. Разве кто-нибудь сомневается, что это настоящий итальянский автомобиль?



«Ауди А4 Олроуд» должен приглянуться российским клиентам.



«Фольксваген-Поло» – компактный автомобиль сумели построить, не опускаясь до «плюшевой» внешности. Главное в дизайне – простота. Новый «Поло» немного длиннее, шире и ниже предшественника. С наиболее экономичным дизелем 1,6 л и технологией BlueMotion он расходует в среднем 3,8 л/100 км и выбрасывает только 96 г CO_2 на километр.

Конечно, в ближайшие лет двадцать автомобили не исчезнут. Слишком уж велики достоинства индивидуального транспортного средства, чтобы от него отказаться. Но, увлекшись электрификацией, Европа перегибает палку – на переправе коней не меняют. Кризис переживут те, кто заработал репутацию и готов предпочесть разумное совершенствование уже освоенного безумным высокотехнологичным проектам. Впрочем, посмотреть на безумства инженеров и дизайнеров всегда любопытно. Хотя бы потому, что мы с вами их оплатили. ЗР



ЧАРЫ ФЕИ ПЯТИДЕСЯТЫХ

Марк Ллойд (Mark Lloyd), дизайнер, руководитель проекта «Ситроен-DS»:



– В автомобильном мире нужно постоянно искать новое. Проект DS Inside как раз и представляет такую попытку. Аббревиатура DS вобрала в себе понятие лучшего, что есть у «Ситроена» в области стиля, дизайна, технологии. Она расшифровывается как Different Spirit, то есть другой дух, и созвучна обозначению знаменитой модели «Ситроен-DS» 50-х годов. Таким образом, у марки будет два модельных ряда: привычный – и DS, с иным дизайном и техническими решениями.

Но это не две разные марки, как «Лексус» и «Тойота». Шильдик DS не означает, что мы пытаемся создать линейку автомобилей премиум-класса. Это будет другой автомобиль, более утонченный и изящный, но на той же платформе. Например, в С3 покупателя привлекают компактные размеры, практичность, умеренная цена и стиль. «Ситроен-DS3» купят, потому что он красив и вызывает восхищение. При этом DS3 не обязательно нести черты С3, а DS4 и DS5 – моделей С4 и С5. Хотя, безусловно, принадлежность к марке читаться будет. Представленный концепт DS Inside на 95% соответствует модели, которая вскоре появится как DS3.



DS3 – концепт и фактически первенец новой эмоциональной линейки «Ситроен» в компакт-классе.



Газ для вас

С появлением сложных впрысковых систем перевод автомобиля на газ стал сложнее и дороже. Ведь кроме установки обычного газобаллонного оборудования необходимо скорректировать работу контроллера, программа которого «заточена» под бензин. Причем, если делать все по уму, просто перепрошивкой не обойдешься, ведь появляются новые датчики, измеряющие температуру и давление в газовой рампе, – и куда, скажите, девать их сигналы?

Выпуску новинки предшествовали долгие стендовые испытания.

Окончательную проверку настроек специалисты IAV выполняют уже на автомобиле. Потребителю ноутбук не понадобится.

Инженеры IAV (Ingenieurgesellschaft Auto und Verkehr) решили просто добавить в систему управления впрыском дополнительный ведомый контроллер (такой подход широко применяется в компьютерах, где имеются так называемые Master- и Slave-процессоры). Эти специально настроенные под газ электронные «мозги» перехватывают выработанные штатным контроллером сигналы управления форсунками и зажиганием, моментально пересчитывают их с учетом информации от добавочных датчиков и уже затем направляют по назначению.

Новый контроллер замечателен еще и тем, что после подключения сам определяет модель автомобиля и как бы перепрошивается под нее. Актуальность разработки тем более высока, что сейчас в Европе все больше желающих заправляться сжатым метаном, а в Австрии, например, «газенвагены» впервые обогнали гибридные автомобили по продажам.



МАТЕРИАЛЫ РУБРИКИ ПОДГОТОВИЛ Алексей Воробьев-Обухов

Под палящей лампой

Внимание «Вольво» к безопасности известно давно. Теперь к ее активной и пассивной составляющим на фирме добавили и экологическую. То есть речь идет уже о здоровье седоков, просто пользующихся автомобилем. Оказывается, широкое применение в отделке интерьера всевозможных пластиков может стать причиной заболеваний и приступов аллергии. Наиболее проблемный случай – когда автомобиль настоялся летом под солнцем в ожидании хозяина: салон нагревается до высоких температур, вредные вещества испаряются активнее.



Сначала автомобиль вдоволь настоится под палящими лампами.

Качество собранного затем в салоне воздуха оценят не только приборы, но и носы испытателей, входящих в спецгруппу.

Испытатели фирмы не только тщательно анализируют точными приборами пробы воздуха, взятые в салоне авто, но и дегустируют их, на то в команде есть специальная группа нюхачей. Эта работа должна идти круглый год, то есть при любой погоде, к тому же для сравнения разных материалов необходима воспроизводимость условий. Именно поэтому солнце заменили мощными лампами: они доводят температуру в салоне до 65°C, что соответствует стоянке в Средиземноморье.

Результаты исследований оценивают эксперты Шведской ассоциации по проблемам астмы и аллергических заболеваний, которые и дают независимое заключение о качестве воздуха.

Без работы экологическая группа не останется: появляются новые и новые отделочные материалы. Похоже, борьба с «запахом нового автомобиля» скоро увенчается успехом. Немного жаль…

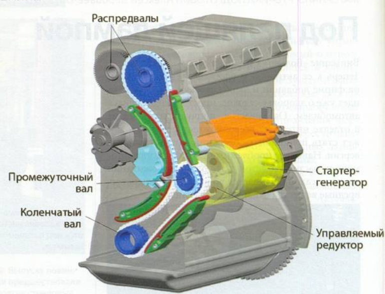


Гибрид на цепи

Разработку фирмы Iwis Motorsysteme согласно последней классификации можно назвать микрогибридом. Функции стартера и генератора совмещены, а при необходимости электромотор может помочь собрату – двигателю внутреннего сгорания.

Главный вопрос, стоящий перед конструктором, – как реализовать реверсную передачу крутящего момента между коленчатым валом ДВС и ротором стартер-генератора? В последнее время простоты ради использовали поликлиновый ремень, хотя речь в данном случае идет о машинах малого класса. В новой системе ремень убрали вовсе, а ротор стартер-генератора снабдили звездочкой и соединили с цепью привода распредвала.

Это, впрочем, сильно упрощенная схема. На самом деле в привод ввели промежуточный вал, вспомогательную... автоматическую коробку передач и вторую цепь. Все это наглядно представлено на схеме, неясно лишь, зачем понадобился «лишний» управляемый редуктор. Дело в том, что при холодном пуске к коленчатому валу необходимо подвести крутящий момент порядка 200 Н·м. Чтобы развить такой, электромотору и потребовались промежуточные шестеренки (обычно роль редуктора выполняет пара зубчатый венец маховика – шестерня бендикса). После пуска традиционный стартер разъединяется с маховиком, иначе двигатель раскрутил бы его до недопустимых оборотов. Но в данном случае стартер превращается в генератор – и для получения нужной мощности (2 кВт) и согласования оборотов нужно уже другое передаточное число.



Новый привод стартер-генератора.

Третья «скорость» может понадобиться, чтобы реализовать функцию рекуперации и тем самым достигнуть максимальной экономии топлива. Наконец, в режиме резкого разгона редуктор вообще переводится в нейтраль, чтобы не отбирать мощность от мотора, либо работает опять в режиме стартера, но с другим передаточным отношением – помогает двигателю. Вот и получился миниатюрный автомат.

Новый агрегат проверили на стенде с 2-литровым дизелем мощностью 120 кВт – намерили около 7% экономии топлива. Теперь – проверка на дорогах.

Комбинация из трех измерений

Когда-то комбинация приборов состояла из нескольких круглых шкал различных указателей. Потом они объединились под общим козырьком. Последним писком автомоды стали виртуальные аналоговые или цифровые «приборы», присутствующие лишь в виде изображения на большом LCD-дисплее. Но и это не предел: группа исследователей института Генриха Герца под руководством д-ра Рене де ла Барре решила сделать виртуальной саму плоскость экрана, превратив картинку в стереоскопическую.

В принципе, растровые технологии и раньше позволяли добиться стереоэффекта, но он сильно зависел от угла зрения наблюдателя. В новую комбинацию приборов интегрированы две видеокамеры, измеряющие положение глаз водителя и расстояние от них до дисплея. На основании полученной информации моментально вырабатывается необходимый сдвиг изображений на экране, чтобы стереоэффект всегда был полным. При этом можно индивидуализировать картинку по ряду параметров, в том числе и по глубине. Например, кому-то хочется, чтобы шкала спидометра висела прямо перед носом, а для кого-то важнее меню MP3-плеера. В ряде случаев приоритеты расставляет сам автомобиль. Например, когда топливо подходит к концу, пиктограмма бензоколонки буквально выпрыгивает из стекла.

Что уж говорить о картинке навигатора, которая тоже стала трехмерной в прямом, а не переносном смысле. Посмотрите на фото: кажется, ближайшие дома можно просто взять в руки!



Модель новой комбинации приборов, показанная на выставке CeBIT в Ганновере. В верхней части видны видеокамеры слежения за глазами водителя.

Чем откупорить пробку?

Три представленных здесь GPS-навигатора умеют строить маршруты с учетом столичных пробок. Как это у них получается, выяснял Анатолий Фомин.

В февральском номере журнала между собой спорили семь GPS-навигаторов. Это далеко не полный набор того, что предлагает рынок. Выбор приборов с навигацией, учитывающей городское движение, куда скромнее. Впрочем, главное – не количество коробочек с экранами, а реальные отличия в их программном обеспечении, источниках получения информации о пробках, методах расчета оптимального пути и интерфейсах.

POCKET NAVIGATOR PN-7020

Прибор с 7-дюймовым экраном по определению не может быть компактным и легким. Несмотря на название, его не унесешь в кармане. Более того, не каждый автомобиль просторен, чтобы принять это устройство без ущерба для обзорности. Еще надо не забыть воткнуть в нужный разъем AV-In 2 приемник информации о пробках. Черная коробочка, болтающаяся на проводе, не украсит интерьер машины, но на основе принимаемых ею сигналов о дорожном движении и будет строиться маршрут.

Экран с диагональю 18 см по сегодняшним ожиданиям должен предлагать разрешение чуть ли не на уровне телевидения высокой четкости, но здесь всего лишь 480x234 пикселов (в ближайшее время ожидается PN-7050 с экраном разрешением 800x480 пикселов). В просторном корпусе нашлось место стереодинамикам, но не аккумулятору – Pocket Navigator PN-7020 работает только от бортовой сети автомобиля. Блока питания для включения в розетку в комплекте нет, а жаль: устройство явно «заточено» под воспроизведение видеосигнала, а откидные ножки позволяют удобно расположить его на столе. Откидная антенна GPS-приемника внушала надежду на превосходство над встроенными антеннами конкурентов, но на деле она с трудом ловила сигнал в плотной застройке.

Встречают по одежке, провожают по уму, не так ли? Пускай изображение на экране PN-7020 не блещет насыщенной графикой или изысканным дизайном интерфейса, к собственно работе навигатора претензий практически нет. Информационное обеспечение Com On делает свое дело, пробки на карте появляются сразу после включения соответствующей настройки. Период их обновления можно регулировать, так же как и чувствительность прокладки маршрута к дорожным затруднениям – от полного игнорирования предупреждений до легкой паники перед страхом застрять. Com On основывается на информации сервиса «Яндекс.Пробки», которая, кстати, актуальна не только для москвичей, но и для петербуржцев, а также жителей Екатеринбурга, Краснодара, Казани, Нижнего Новгорода, Новосибирска, Орла, Ростова-на-Дону, Рязани, Самары, Тулы, Уфы и Челябинска. Услуги Com On платные: абонемент стоит 350 рублей в месяц или 15 рублей в день. Можно подключать и другие типы навигаторов, с программой «Автоспутник», но совместимость лучше уточнить у специалистов. Для работы необходима специальная SIM-карта, которая выдается при подписке на услугу (карты операторов мобильной связи не годятся).



POCKET NAVIGATOR PN-7020

Семидюймовый гигант Pocket Navigator PN-7020 весит 0,48 кг, но отличается скромными комплектацией и разрешением экрана.



Цена .... от 11 500 руб.

Надежная система информирования о пробках, быстрая реакция прибора на изменение дорожной обстановки, расширенные аудио- и видеофункции.

Устаревшая и громоздкая аппаратная часть, недостаточное быстродействие при первоначальном расчете маршрута; нужен более современный интерфейс.

Для развозного фургона

TEXET TN-600

Навигатор teXet TN-600 с 4,3-дюймовым экраном компактен и может до 4 часов работать от встроенного аккумулятора. В комплект просится чехол для прибора.



Цена .... от 9800 руб.

Компактный современный прибор; большой охват карт, прочный корпус, отличный прием сигналов GPS, современный интерфейс, стабильная работа; можно использовать для доступа в Интернет.

Программная часть требует привыкания; проблемное автомасштабирование, сомнительный способ определения пробок; нет настройки чувствительности к изменениям движения.

Любимый гаджет

MIO MOOV 380

Mio Moov 380 – стильный и тонкий (15 мм) навигатор и по совместительству телефон. С него можно не только отправить SMS, но и позвонить! Чехол необходим: экран, выполненный заподлицо с корпусом, легко поцарапать.



Цена .... от 16 200 руб.

Отличный крепеж, стильный внешний вид, современный и понятный интерфейс, поиск по корпусам и строениям, свежая карта; знает дворовые проезды, может заменить мобильный телефон.

Высокая цена, ограниченные возможности настройки, мелкие шрифты, тонкий разъем для наушников, ненадежный способ определения пробок; нет интернет-браузера.

Дизайн превыше всего

TEXET TN-600

Корпус TN-600 на ощупь, как резиновый, и совсем не скользкий. Конечно, аппарат не такой тонкий и изящный, каким мог бы быть, но зато дисплей у него утопленный, то есть относительно защищенный от появления царапин.

Интерфейс программы CityGuide 3.0 выглядит вполне современно, но требует привыкания – запомнить содержимое «глубоких» меню с первого раза не получится. Несмотря на то что сама программа весьма шустрая, загрузка длится очень долго – 44 секунды. Спутники, необходимые для навигации, прибор находит гораздо быстрее. Длительная загрузка не только неудобна, но и провоцирует водителя на введение адреса уже после начала движения, что явно не прибавит безопасности. Возможно, это вызвано индексированием большого объема картографической информации: 200 населенных пунктов России, из них более сотни – с адресным поиском. Карты столицы достаточно свежие по схемам движения, но расположение домов явно устарело: целые районы новостроек «застроены» пятиэтажками, снесенными лет пять назад.

Для информации о дорожном движении навигатор teXet TN-600 пользуется сервисом www.probki.net. Он использует не только традиционные бесплатные источники информации о пробках, но и сведения от более чем 3000 корреспондентов, точнее, их навигаторов, передающих в центр информацию о скорости движения по улицам. Так что оперативные данные о дорожной обстановке поставляют сами пользователи системы, и чем больше их наберется, тем точнее будет картина. Сам сервис бесплатный, платить придется только за GPRS-трафик (примерно 100 Кбайт/ч), но в зависимости от числа подключений (некоторые операторы берут деньги и за соединение) реальная стоимость часа может быть от 1 до 10 рублей. Чтобы максимально сократить расходы на связь, рекомендуем выбрать закладку «удерживать соединение».

Для отображения пробок предлагается два типа индикации: скорость потока или цветные линии. Пожалуй, наибольшие претензии к навигации программы CityGuide 3.0 вызывает своеобразное масштабирование карты. Сделать так, чтобы на экране масштаб изменялся по мере приближения к цели, не получилось. Можно выбрать лишь один масштаб и его зависимость от скорости – чем медленнее едешь, тем подробнее карта.

Среди дополнительных «бонусов» – интернет-браузер, возможность просмотра фото- и видеоматериалов, записанных на micro SD. Разумеется, можно слушать музыку (размер гнезда для подключения наушников стандартный, 3,5-миллиметровый). Телефонная часть



Креативность PN-7020 при прокладывании альтернативных маршрутов можно стимулировать или умерить соответствующими настройками в меню.

Интерфейс программы CityGuide 3.0 в teXet TN-600 выглядит современно, однако отличается своеобразием. Программа загружается очень медленно, но после этого претензий к скорости работы нет.





Отображать пробки можно несколькими способами. На фото на экране teXet TN-600 представлен наиболее подробный режим: на участках дорог показываются средние скорости. Индикацию можно полностью отключить и использовать прибор в режиме обычного GPS-навигатора.

Дорожные затруднения Mio Moov 380 отображает при помощи цветового кодирования (зеленый – свободно, желтый – движение затруднено, красный – пробка). Обычно его можно увидеть только на основных магистралях.



Сколько стоит трафик? За полчаса Mio Moov 380 скачал 211 Кбайт информации о дорожном движении. В зависимости от тарифа вашего сотового оператора в час вы будете тратить от рубля до пяти. Получается, если благодаря советам навигатора вы экономите за час хотя бы четверть литра бензина, он уже себя оправдывает! Базовые настройки GPRS уже в памяти, надо лишь выбрать своего оператора.



здесь неполная: teXet TN-600 может отправить и принять SMS, но не обеспечит голосовую связь – нет микрофона.

MIO MOOV 380

Кронштейн для крепления к стеклу очень прост, но надежен. Тонкий корпус означает, что аккумулятор небольшой: в режиме навигации и обновления информации о пробках каждые 5 минут Mio Moov 380 не протянет без подзарядки и пару часов. Зато в настройках можно выбрать цветовую гамму интерфейса в соответствии со своим вкусом – от теплой оранжевой до холодной синей. И, конечно, строгий монохромный вариант. Кстати, в отличие от собратьев по модельному ряду Mio Moov 380 использует не MioMap, а Be On Road 2.6 – совсем иную программу. Разобраться в ней нетрудно – меню глубиной не больше двух уровней.

Настроить оповещение о пробках несложно, но потребуется SIM-карта. От нее, а точнее, от оператора, зависит стабильность работы системы. В нашем случае «МегаФон» обеспечивал уверенное обновление информации о пробках, а «Билайн» регулярно отсоединялся. У первого мегабайт стоит 7 рублей, у второго – 4 рубля 95 копеек. По цене и качество? Лезть в сложные настройки, не будучи уверенным в своих действиях, не надо: функция «восстановить по умолчанию» не предусмотрена. Качество приема GPS-сигнала хорошее, даже в самых тесных и узких переулках он не теряется (но teXet определялся заметно быстрее!).

Настроек чувствительности к пробкам не предусмотрено, нужно просто запросить быстрейший маршрут – и навигатор сам нарисует вам траекторию. Под запрещающие знаки Mio Moov 380 не подводил, адреса находил уверенно. Порадовал поиск по сложным номерам домов, учитывающий дробные номера, корпуса и строения. Знает навигатор и дворовые проезды, но срезать через квартал не предлагает. Пожалуй, это правильно: объезжать пробки по дворам нехорошо. Если уж улица «не едет», а свернуть некуда, лучше подождать. Для определения пробок Mio Moov 380 использует процессинговый центр «Пробковорот» (www.77.ru). Данные туда поступают из множества источников, но подробно компания их не заявляет. Качество антипробочного оповещения среднее. Голосовые подсказки читает симпатичная блондинка Лена или волевой брюнет Антон – на выбор.

Самое главное – Mio Moov 380 может быть полноценным телефоном. Пусть не самым удобным, но позволяющим запросто позвонить в режиме громкой связи. А вот полазить по Интернету этот навигатор не поможет – нет соответствующей программы. Зато можно что-нибудь перевести с английского с помощью встроенного словаря, почитать электронные книги и узнать время в любой точке мира.

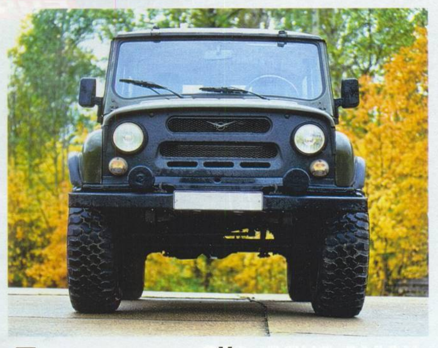
Разумеется, он годится и для просмотра цифровых фото, и для воспроизведения видео- и аудиозаписей, сделанных на карте micro SD.

ДЕЛАЕМ ВЫВОДЫ

Навигатор «с пробками» – вполне работоспособная вещь. Всегда приятно вовремя узнать, где возникли дорожные затруднения. Вот только как получить достоверные сведения? Каждый из трех приборов использует свой канал информации о пробках; на взгляд автора, Com On наиболее близок к реальности. Впрочем, ту же информацию можно получить, используя онлайн-сервис «Яндекс.Пробки» с помощью мобильного телефона или послушав приемник – «Авторадио» и СИТИ-FM передают сводку пробок каждые 15 минут! Так что для короткой поездки навигатор «с пробками» не нужен.

Иное дело, когда приходится колесить по городу целый день. Дорожная обстановка меняется быстро, и магистраль, вполне проезжая полчаса назад, может неожиданно «порадовать» крепким затором. В этом случае без навигатора, обновляющего сведения раз в 3–5 минут, не обойдешься. Ошибки? Конечно, случаются, но в целом вероятность правильного определения загруженности дороги – более 50%, для МКАД – 90%. Но помните: в случае вашего опоздания никакой ответственности разработчики навигатора, который помогал объехать затор, не несут. Выезжайте заранее – пробки, знаете ли… ЗР

Чтобы разобраться, насколько удачные маршруты смогут прокладывать такие навигаторы через столичные пробки, пришлось посвятить несколько дней самому противному компоненту автомобильного движения.



Рекордсмен по дорожному просвету – модифицированный УАЗ-31514-031 на шинах Cooper Discoverer STT 35/12,5R15. По диаметру и ширине они на 100 мм больше штатных. При давлении в них 2,3 атм дорожный просвет достигает 370 мм! С зависимой подвеской величина дорожного просвета определяется только (!) размером шин и давлением в них. Если снизить давление до 1,5 атм, останется 350 мм, если до 0,5 атм – 320 мм!

Дорожный просвет

Дороги у нас почему-то неровные. А для машины в колее нет ничего важнее дорожного просвета! Если нужен, придется кому-нибудь его измерять. Чаще других это делал Анатолий Фомин.

Дорожный просвет, он же клиренс, – почти забытая в Европе строчка технической характеристики. А вот у нас о ней вспоминают довольно часто. Даже городским жителям приходится пропускать между колесами колдобины и посторонние предметы, что уж говорить о тех, кто изо дня в день ездит по грунтовым дорогам. Да и на асфальте серьезные колеи у нас не редкость. А каково парковаться в мегаполисе – заехать на бордюр, соскочить с него!.. Так что дорожный просвет по-настоящему важен.

ДОСТАТОЧНО ЛИНЕЙКИ

Измерить дорожный просвет? Что может быть проще! Никакой аппаратуры, достаточно металлической линейки. Попробуйте на своем автомобиле. И повторите измерения через полгода. Предскажу: с большой вероятностью результаты сильно не сойдутся. Причин тому несколько.

Во-первых, для измерений нужна «клиренсная» яма с абсолютно ровными рампами без внутренних предохранительных бортиков. Под обычную легковушку с дорожным просветом 120–150 мм иначе не подлезешь. Во-вторых, надо проверить и выставить давление в шинах, выгрузить из автомобиля все лишнее. В-третьих, определить место, где мерить, попутно найдя десяток точек с очень близкими показателями. В-четвертых, выявить единое для всех автомобилей правило. Наше звучит просто: зачетной считается самая низкая точка в пределах всей длины автомобиля на расстоянии 100 мм от внутренней поверхности колеса и далее.

Дистанция выбрана не случайно – в этот промежуток не попадают брызговики и аэродинамические приспособления в колесных нишах, а также вынесенные к колесам точки крепления амортизаторов.

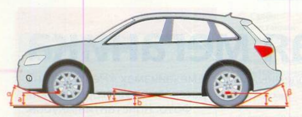
РОССИЙСКАЯ ЗАЩИТА

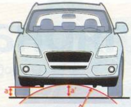
У нас принято ставить защиту моторного отсека. Штука, безусловно, полезная: не даст расколоть о колдобину хрупкий алюминиевый поддон двигателя или коробку передач. А также не позволит залепить моторный отсек грязью и убережет от преждевременных проблем с электрооборудованием. Но защита съест от 15 до 50 (!) мм дорожного просвета. Запомнился особо неудачный вариант на «КИА-Спортидж», проходившем длительный тест в редакции в 2001–2002 годах. От 205 мм дорожного просвета оставалось всего 165 мм, причем почти по всей ширине между колесами. Из-за этого рамный вседорожник с полным приводом и пониженной передачей проигрывал в колее вазовской «классике». Позор! Еще хуже, когда неправильно установленная защита нарушает охлаждение моторного отсека – на этом в буквальном смысле погорел наш «Чери-Амулет». Во время 60-часового марафона на максимальной скорости не выдержал перегрева модуль зажигания. Защита была установлена дилером. Кто знает, может, без нее «Амулет» доехал бы...

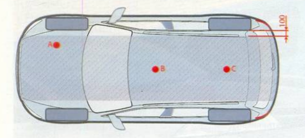
ЧЕСТНОЕ НЕРАВЕНСТВО

«Фольксваген» утверждает: у «Туарега» с регулируемой пневмоподвеской дорожный просвет в самом высоком положении – 300 мм, а по-нашему получается только 275 мм. Все очень просто: немецкий стандарт регламентирует зону измерения дорожного просвета радиусом воображаемого цилиндра, вдоль по которому может ехать автомобиль. То есть, если низшая точка находится не по оси машины и не попадает внутрь «цилиндра», то она «не считается». У нас тоже когда-то был параметр «продольный радиус проходимости», но не прижился. У немцев – прижился. Поэтому защита моторного отсека «Туарега» вогнутая. Посередине действительно 300 мм, а под лонжероном на 25 мм меньше.

У машин с независимой подвеской ее состояние очень сильно влияет на дорожный просвет: «уставшие» за пару лет пружины убавляют 15–20 мм, а новые газонаполненные амортизаторы вполне могут приподнять автомобиль на 10–15 мм! Массивные шины вседорожников по мере износа теряют 8–10 мм радиуса. А при снижении давления, что часто требуется на снегу, мягком грунте или песке, большие колеса «уменьшаются» (по радиусу качения, конечно) на 30–60 мм!







Дорожный просвет «по-зарулевски» (а) и «по-немецки» (а'). При измерениях журнала считается любой размер, попадающий в заштрихованную зону. Углы въезда, съезда и рампы мы измеряем только у вседорожников.

Кстати, раньше (примерно семьвосемь лет назад) мы пробовали измерять дорожный просвет иностранных автомобилей по отечественной методике – с полной нагрузкой. Поверьте, нас отвратило от этого не нежелание ворочать чугунные грузы, а необычность получаемых результатов. Так, дорожный просвет «Тойоты-RAV4», нагруженной до полной массы, оказался равен 145 мм при заявленных 205 мм!

Но даже машины с равным дорожным просветом не равноценны. У одной низшая точка – небольшой и жесткий элемент: редуктор в мосту, подрамник в месте крепления рычага подвески. Легкое касание грунта не повредит конструкцию и не остановит машину. У другой просвет определяется поперечиной подрамника или элементом кузова – детали прочные, но, зацепившись ими, автомобиль застревает моментально и крепко. Самый худший вариант, когда низшая точка – сильфон выпускной системы или какой-нибудь трубопровод. Здесь касание чревато дорогим ремонтом и потерей способности передвигаться.

Увы, но 195 мм «Форда-Куга» и «Сузуки-Джимни» одинаковы только на линейке. Лесная дорога с колеями все расставит на свои места.

У производителей легковых машин стали редкостью специальные комплектации для плохих дорог, которые когда-то нам предлагались. Неужто интерес к ним уже иссяк и мы зря просиживаем часы в «клиренсной» яме?

...Знаете, как назывался легковой автомобиль с кузовом седан, задним приводом и сугубо дорожным предназначением, клиренс которого с полной нагрузкой равнялся 200 мм – под узенькой серединкой редуктора заднего моста? Напомню: это «Москвич-403» 1962 года выпуска. Времена изменились... ЗР

Популярная меганика

О проблемных узлах и механизмах «Рено-Меган» рассказывает Игорь Козлов. Фото: Константин Якубов.

Хотя у нас «Меган» не стал бестселлером, в Европе он весьма популярен: в 2003 году модель завоевала титул «Автомобиль года». У наших соседей, например в Белоруссии, эти машины успешно работают как такси, что косвенно подтверждает их надежность. О ней и поговорим.

ЕСТЬ КОНТАКТ

Несмотря на пять звезд в крэш-тесте EuroNCAP, полученных в 2004 году (см. Историю модели), в штатной эксплуатации кузов «Мегана» вызывает некоторые претензии. Со временем появляются «сверчки» в салоне, бороться с которыми дело неблагодарное, проще смириться. От песка и грязи страдает окраска задних колесных арок. На части машин уязвимые места защищены прозрачными наклейками – их прикрепляют еще на заводе. Если на вашем авто таковых не оказалось, наклейте немедля – копеечный расход в сравнении с окраской!

У седанов, а их собирают только в Турции, от мороза, бывало, деформировалась крыша. Наиболее массово дефект проявился в 2005 году, когда зима у нас была особенно суровой. Угораздило же завод незадолго до этого перейти на другой материал шумоизоляции, не рассчитанный на наши холода. Съеживаясь, он тянул за собой металл. Производитель в спешном порядке вернулся к старым, проверенным материалам, а покоробившиеся крыши дилеры ремонтировали по гарантии – переклеивали шумоизоляцию, а если после этой процедуры металл не восстанавливал правильную форму, в ход шли киянки. Иногда приходилось даже перекрашивать крышу. Новую шумоизоляцию (разумеется, морозостойкую) наклеивали небольшими пластинами встык, что на акустическом комфорте не отразилось.

Покупая подержанный «Меган», не опасайтесь, что пробег могли скрутить. Сделать это непросто и довольно накладно: надо поменять несколько электронных блоков, которые в сумме потянут тысяч на тридцать – вот чем хорош мультиплекс!

Поменять перегоревшую лампу ближнего света или переднего поворотника будет нелегко: придется снять бампер и сами фары.

Обратите внимание на фонари, особенно если машина после рестайлинга и с автоматом. Порой от перегрева вспучиваются секции габаритки – стоп-сигнал. Некоторые умельцы, пытаясь уменьшить нагрев рассеивателей, меняют местами стоп-сигналы и противотуманные фонари – последние обычно приходится включать реже. Однако формально этого делать нельзя. Другое дело, если бы завод сам изменил подключение.

Остальные проблемы с электрикой вызваны потерей контактов в соединениях. Если, к примеру, загорелась лампа неисправности подушек, проверьте разъемы под сиденьями – их нередко цепляют ногами пассажиры. Разумеется, клемму с аккумулятора при этом надо снять. Бывает, при включении кондиционера глохнет двигатель и зажигается лампа Check Engine. Умной электронике невдомек, что дело в контактах. Она любой ценой стремится спасти приводной ремень, расценивая отсутствие сигнала как «клин» компрессора. Благо, если такое случится, можно тут же перезапустить двигатель и ехать, пусть и без прохлады в салоне.

ГЛАВНЫЙ МЕХАНИЗМ

ГРМ у всех моторов (см. Историю модели) приводит ремень – его меняем через каждые 60 тыс. км обязательно с роликами, а через 120 тыс. км – и с помпой. Привод с подвохом: в соединениях валов со шкивами нет шпонок! Разобрав, можно долго гадать, как выставить метки. Но даже имея соответствующие приспособления, которыми фиксируют валы, легко ошибиться. В щечке коленвала, куда вставляем одну из оправок, есть два похожих отверстия, а правильное – только одно! Поэтому, прежде чем приступать к работам, изучаем матчасть. Или же едем на ремонт к специалистам.

У машин до рестайлинга нередки проблемы с фазорегулятором, который отвечает за изменение фаз газораспре-

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ

Запчасть	Стоимость, руб.
Крыло переднее/заднее	7320/24 570
Накладка бампера переднего/заднего	14 180/16 680
Блок-фара/фонарь	8650/7530
Капот	11 390
Фильтры масляный/воздушный/топливный	290/910/1000
Фазорегулятор	13 410
Катушка зажигания (1 шт.)	2960
Опорный подшипник стойки	5940
Подшипник задней ступицы	2300
Тормозные диски передние/задние	2300/2300

СТОИМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ РАБОТ У ДИЛЕРА

Работа	Стоимость, руб.
Компьютерная диагностика (мотор-тест)	900
Диагностика ходовой части	800
Замена масла и фильтра двигателя (со снятием защиты моторного отсека)	1160
Замена ламп в фаре	580
Замена ремня ГРМ	5370
Замена сцепления	10 150
Замена рулевых тяг	1450
Замена тормозных колодок передних/задних	870/1160
Регулировка углов установки колес	2180
Нормочас	1450



Салон до рестайлинга: уже здесь встречаются забавные функции. Например, круиз-контроль с городским режимом – быстрее 50 км/ч не разгонишься, не преодолев порогового сопротивления на педали газа.



Обновленный салон изменился незначительно. Бывало, у авто 2006–2007 годов зависала магнитола: после выключения зажигания кнопки, а иногда и дисплей продолжали светиться…

деления. Порой уже через 30 тыс. км появляются признаки неисправности – дребезжание и треск в первые секунды работы непрогретого мотора. Если вовремя не менять масло, дефект может повторяться с завидным постоянством, ведь из-за смолистых отложений забиваются каналы фазорегулятора.

Еще один весомый довод против экономии на масле – наличие гидрокомпенсаторов зазоров клапанов и форсунок струйного охлаждения поршней в блоке. Уж если они засорятся, то серьезного ремонта с заменой поршней не избежать (такие случаи известны). В остальном моторы к смолам терпимы. Зависания клапанов дилеры не припоминают, хотя и рекомендуют промывать форсунки, не снимая с двигателя, каждые 60 тыс. км.

ПРИМЕРНЫЕ ЗАТРАТЫ НА СОДЕРЖАНИЕ НЕКОТОРЫХ ВЕРСИЙ

Затраты* (ремонт и ТО у дилера)	Стоимость, руб.	
	1,6 МКП	1,6 АКП
Средняя цена трехлетнего автомобиля с пробегом 75 тыс. км	345 000	374 000
Стоимость ТО 75–150 тыс. км включительно (с расходниками)	72 260	
Вероятные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Фазорегулятор	19 210	
Сцепление (одна замена)	17 530	
Рулевые тяги (пара, одна замена)	7870	
Опорные подшипники стоек (пара, одна замена)	15 360	
Стойки и втулки стабилизатора передней и задней подвесок (одна замена)	7160	
Тормозные диски и колодки передние (одна замена)	15 650	
Тормозные колодки передние (две замены)	11 340	
Тормозные диски и колодки задние (одна замена)	15 650	
ИТОГО	527 030	556 030
Средняя цена пятилетнего экземпляра с пробегом 150 тыс. км	302 000	317 000
Потери за 3 года эксплуатации (сумма затрат на авто с вычетом дохода от его продажи)**	225 030	239 030
Средний расход топлива в городе (данные производителя), л/100 км	8,8	10,7
Расходы на топливо (А95, 19 руб./л)	125 400	152 475
Стоимость 1 км пробега***	4,67	5,22
Возможные дополнительные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Катушка зажигания	3400	
Промывка форсунок	1740	
Промывка дроссельной заслонки	1600	
Подшипник задней ступицы	3020	

*Цены на февраль 2009 года. **Без учета инфляции и ДТП.
***С учетом расходов на топливо.

Если надумаете самостоятельно промыть дроссельный узел, обязательно отсоедините аккумулятор и поаккуратнее снимайте патрубок дросселя – он очень хрупкий. После сборки узел нужно заново откалибровать. Дилеры для этого используют сканер, а мы – нехитрый прием: вставляем ключ-карту, нажимаем кнопку «Старт» и удерживаем ее около 10 секунд (педали не трогаем!). Затем кнопку отпускаем и, вынув карту, дожидаемся, пока замигает лампа иммобилайзера. Тогда блок управления двигателем внесет коррективы в параметры холостого хода.

После трех лет эксплуатации порой отказывают катушки зажигания – возите с собой запасную! При перебоях в воспламенении вывертываем и проверяем свечи. Мокрая укажет на виновницу-катушку. Сами свечи тоже не славятся долголетием, обещанные 30 тыс. км могут не одолеть. Чтобы не подвергать нейтрализатор опасности, меняем свечи каждые 15–20 тыс. км – так будет дешевле.

Система выпуска довольно живуча, не в последнюю очередь благодаря тому, что выполнена как единое целое.

СЦЕПНЫЕ СВОЙСТВА

С механической КП особых проблем нет, а вот со сцеплением – как повезет. Хотя правильнее сказать, как ездить. Если толкаться в пробках, то довольно быстро сцепление начинает дробить в момент схватывания, причем избежать этого почти невозможно. Виновен как сам узел, очень плохо переносящий перегрев, так и крайне нежный привод – трогаться надо очень аккуратно! Клуб владельцев «меганов» (www.megane-club.ru) даже направил гневное письмо во Францию с требованием разобраться в этой проблеме, но воз и ныне там. Тем временем некоторые владельцы поставили на пробу взамен родного Valeo неоригинальный Sachs (комплект 3000 95 1334), но результатов длительной эксплуатации еще нет.

Автомат DP0 тоже знаменит своими капризами. Что интересно, чем больше и регулярнее ездить, тем меньше проблем. Таксисты, например, без поломок накатывают более 300 тыс. км. Если пользуетесь машиной нерегулярно, возьмите за правило обязательно прогревать агрегат перед выездом и через 90 тыс. км менять масло, хотя регламентом это и не предусмотрено. Ежели передачи уже включаются с ударами, а коробка то и дело встает в аварийный режим (при этом загорается лампа Check Box), можно попытаться сбросить ошибку – остановиться, выключить зажигание и вновь его включить.



…и если при этом не отсоединить аккумулятор или, что проще, вынуть предохранитель в салонном блоке (показан стрелкой), то после ночной стоянки стартер крутить не будет.

Самый распространенный мотор – бензиновый K4M (1,6 л), как и остальные, что ставят на «меганы», имеет неприятную особенность: шкивы привода ГРМ без шпонок!





Европейские версии отличает декоративная накладка двигателя и маломощный аккумулятор. Впрочем, места хватит и для батареи большей емкости. VIN и его дублер показаны стрелками.

Уязвимое место снизу – петля к датчику кислорода (стрелка), которую порой обрывают на дорожных ухабах. Днище добротно покрыто пластизолем, поэтому контактов с грунтом боится меньше.





На машинах до 2005 года слабым местом были опорные подшипники стоек и рулевые шарниры (под гофром рейки). После рестайлинга эти детали усилили, но они по-прежнему остались слабым звеном.

В задней подвеске следим за подшипниками ступиц! Выпускная система – единая деталь, но продаются и отдельные фрагменты, что позволяет поменять лишь прохудившийся отрезок.



ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

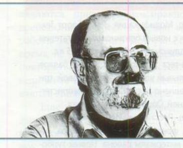
- **2002** год. Париж. Дебют «Рено-Меган» второго поколения. Построен на платформе С альянса «Рено-Ниссан». Кузова: 3- или 5-дверный хэтчбек. Двигатели (все Р4): бензиновые – 1,4 л, 72 кВт/98 л.с. или 60 кВт/82 л.с. (разные настройки); 1,6 л, 85 кВт/115 л.с. или 83 кВт/113 л.с. (разные настройки); 2,0 л, 100 кВт/136 л.с.; турбодизели с непосредственным впрыском «коммон рейл» – 1,5 л, 59 кВт/80 л.с. или 62 кВт/85 л.с. (разные параметры наддува); 1,9 л, 88 кВт/120 л.с. Привод передний, М5, М6 или А4.
- **2003** год. Модификации: седан, универсал (Grand Tour), мини-вэн (Scenic) и купе-кабриолет (Megane CC). Модели присвоен титул «Автомобиль года».
- **2004** год. Модификация «Рено Спорт Технолоджис» с новым бензиновым двигателем с турбонаддувом: Р4, 2,0 л, 165 кВт/225 л.с.

Крэш-тест EuroNCAP: 16 баллов за фронтальный удар и 15 – за боковой; три балла добавлено за сигнализатор непристегнутых ремней. Общий итог: пять звезд.
- **2006** год. Рестайлинг. Изменились бамперы, фары, фонари, решетка радиатора, отделочные материалы салона. Новый турбодизель Р4, 2,0 л, 110 кВт/150 л.с. Мощность бензиновых моторов 1,4 и 2,0 л увеличилась до 100 и 163 л.с. соответственно, дизельного 1,5 л – до 100 л.с.
- **2007** год. Мощность бензинового мотора 2,0 л увеличилась до 173 л.с.

Слабое место в передней подвеске, особенно у авто до рестайлинга, – опорные подшипники стоек и рулевые тяги, точнее, их внутренние шарниры. Стойки и втулки стабилизатора служат 80 и 120 тыс. км соответственно, тормозные колодки – 30 тыс. км, а дисков хватает на два, а то и три комплекта колодок.

Задние колодки ходят 60 тыс., а диски – 120 тыс. км. В подвеске с Н-образной балкой ломаться нечему, а вот за ступичными подшипниками нужен глаз да глаз. Станете менять, не ошибитесь с ориентацией: уплотнитель подшипника, на котором едва заметны секторы (48 штук), должен быть обращен к оси авто, иначе ABS не будет работать. **ЗР**

Благодарим компанию «АВТОМИР на Береговом» за помощь в подготовке материала.



Азбука зловония

Любовь к экологии автомобилисту прививает ГАИ – через штрафы. Анатолий Вайсман не сторонник такой любви по расчету.

Чтобы разобраться в дефектах двигателя, специалист должен анализировать факты, сопоставлять их. От чего же зависит концентрация ядовитых выбросов? Приступим к опытам.

В качестве лабораторных машин выступили «семерка» с пробегом 60 тыс. км и «девятка» с пробегом 90 тыс. км. В пределах задуманного нами – отклонений по углу опережения зажигания и по его пропускам, по компрессии в цилиндрах, подсосу воздуха во впускной коллектор – они легко позволяют экспериментировать. Обороты холостого хода (820–840 об/мин), менявшиеся при вводимых дефектах, мы доводили до исходных под контролем электронного тахометра. Результаты опытов – на фото и в таблице.

Исходная настройка двигателя ВАЗ-2106 на «семерке». Параметры: **CO** = 1,71%; **CO_2** = 10,13%; **CH** = 176 ppm. Все в порядке. Ненормируемый кислород несколько завышен (сказываются щели в выпускной системе видавшего виды авто), но на исход наших опытов это существенно не повлияет – будем менять регулировки, оценивать их влияние и сравнивать результаты.

Угол опережения зажигания увеличен на 15°. Для холостого хода это аномалия. На срезе выхлопной трубы слышны пропуски – **CH** вырос почти в три раза, до 544 ppm. (Напомню: прибор показывает величину **CH** в миллионных долях по объему – ppm. Например, 1200 ppm – это 0,12%.) Что же получилось? Конечно, несгоревшего топлива и кислорода в выхлопе больше, а **CO** и **CO_2** меньше. Двигатель – даже на слух – работает жестко. Под нагрузкой это привело бы к детонации.



Затем УОЗ уменьшили от нормы на 15°, углеводороды упали до 136 ppm. Причина простая: когда почти все сгорание происходит в увеличивающемся объеме газов над поршнем, процессы протекают более полно – значит, кислорода расходуется больше. В отработавших газах его стало меньше – 3,55%. Но по мере расширения газов давление и температура падают, окисление **CO** замедляется – и этот показатель растет. Плата за такую регулировку – снижение мощности двигателя под нагрузкой и перегрев выпускных клапанов.

Как сказывается состояние клапанов? На «шестерке» один клапан зажали, имитируя прогар, – обеспечили зазор 0,1 мм между его головкой и седлом. Результат – взлетевшие до небес **CH** (1896 ppm) и выросший до 7,69% кислород. Из цилиндра с таким дефектом летят в трубу и топливо, и неиспользованный воздух – ведь причина очень серьезная. Лишь при 2500 об/мин и выше мотор начинал работать на четырех цилиндрах и, хотя вклад «поврежденного» был невелик, **CH** и **O_2**, как положено, уменьшались, а **CO_2** увеличивался. Конечно, длительная езда с такими дефектами сулит не только потерю мощности и перерасход топлива, но и неизбежный ремонт в скором будущем.

На двигателях ВАЗ-2108...2111 и им подобных выпускные клапаны по мере износа нередко просаживаются в седла без ведома хозяина, зазоры в приводе становятся меньше нормы. На двигателе 2111 мы сымитировали эту беду, выставив зазор в приводе клапана всего 0,1 мм. Показатель подрос до 576 ppm – это еще не смертельно, но тенденция очевидна.

Перебои зажигания. Двигатель «троит». В нашем опыте – из-за неисправных свечей. Итог – **CH** на уровне 1172 ppm. Подрос и кислород – до 5,18%. Но если зажигание лишь слегка капризничает, симптомы могут быть смазанными: немного повышен один показатель, чуть снижен другой… Причину сразу не найти. Тут лучше сразу начать с простого – опробовать другие свечи. Ну а коварнее всех модуль зажигания. Например, с холодным мотор поет, а нагрелся – заколотило. Таких вариантов немало.

Подсос воздуха во впускной коллектор. В зависимости от конкретного дефекта рабочая смесь в цилиндрах так или иначе обедняется. В нашем эксперименте пошли пропуски воспламенения, подскочили углеводороды **CH** – до 1824! Почти как при зажатом клапане. Но концентрация **CO** в этом случае мала и увеличить ее сверх 0,77% не удалось, сколько ни крутили винт токсичности. При таком обеднении это естественная картина.

Как влияют на токсичность авто картерные газы? Если из-под полуубитого двигателя свисает чадящий шланг, владелец авто – враг всего живого и достоин самого сурового наказания. Хотя бы в виде чувствительного штра-

ИЗМЕНЕНИЕ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ТОКСИЧНОСТИ ПРИ РЕГУЛИРОВКАХ ДВИГАТЕЛЯ

Состояние двигателя	CO, %	CH, ppm	O_2, %	CO_2, %
Исходное	1,71	176	4,1	10,13
+15° УОЗ	0,85	544	6,42	8,33
–15° УОЗ	1,81	136	3,55	10,03
Клапан зажат	1,5	1896	7,69	8,26
Просадка клапана	0,58	576	5,54	10,31
Перебои зажигания	1,7	1172	5,18	9,77
Подсос воздуха во впускной коллектор	0,77	1824	5,14	9,99
Картерные газы (выброс)	0	6552	16,1	3,33

НАША СПРАВКА

В отработавших газах даже идеально отрегулированного двигателя есть ядовитые компоненты. Основные – несгоревшие углеводороды **CH**, окись углерода **CO** и оксиды азота NO_X. **Углеводороды** – это, в основном, пары топлива, ведь в цилиндрах сгорает не вся рабочая смесь, остатки ее вылетают в трубу. При неисправностях, например пропусках воспламенения, концентрация **CH** может вырастать многократно. Отчасти на этот показатель влияют и пары масла.

Окись углерода – яд без запаха и цвета. Образуется при дефиците кислорода (**богатая** смесь) и, как следствие, неполном окислении топлива. Пропусков воспламенения может и не быть; например, при работе двигателя с максимальной мощностью иной хозяин и не догадывается о ядовитом выхлопе! Кислорода в смеси маловато, и окись не успевает перейти в двуокись – углекислый газ. Не путайте это с выбросом вообще не горевшего топлива (как, например, при перебоях в зажигании), но то и другое часто связано.

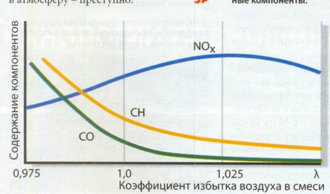
Рабочая смесь может быть настолько богатой, что от искры воспламеняется плохо. Тогда из-за пропусков воспламенения мотор потряхивает, несгоревшая смесь летит в трубу, где становится больше и лишнего топлива **CH**, и неиспользованного кислорода. При острой нехватке кислорода в цилиндрах появляется черный дым – неокисленные частицы сажи, то есть угля. Нужна неотложная помощь системе питания! Необходимо проверить датчики массового расхода воздуха и кислорода либо состояние и настройки карбюратора.

Бедная смесь тоже воспламеняется хуже и горит медленнее, чем следует, отчего растет **CH** – ведь паров топлива, вообще не успевших загореться, теперь больше, особенно на повышенных оборотах. При дальнейшем обеднении смеси начинаются пропуски воспламенения и **CH** увеличивается.

При высоких мощностях и температурах вырабатываются также токсичные оксиды азота NO_X (см. график). Они зависят от особенностей конструкции двигателя. Владелец машины повлиять на них не может – не станет же он ради этого портить состав смеси, понижать мощность, увеличивать расход топлива! В наши дни параметр NO_X не регламентируется ГОСТом.

фа (жаль, каторжные работы законом не предусмотрены!). Мы сняли шланг на **исправном** двигателе – это важно подчеркнуть! – и вот результат: в картерных газах окиси углерода **CO** нет, CO_2 всего 3,33%, а вот углеводородов **CH** в шланге – 6588 ppm. Это пары горячего масла и его производных, которые в нормальном моторе обязательно возвращаются для дожигания в цилиндрах. Вывод очевиден: отправлять эти газы в атмосферу – преступно! **ЗР**

Влияние состава смеси воздух-бензин на токсичные компоненты.



Держи голову в холоде

...а сиденье «Логана» – теплым, считает Владимир Арбузов



Питание подогрева – от гнезда прикуривателя, но можно подключиться к бортсети стационарно.

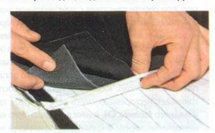
Электрообогрев сидений – опция в холодном климате просто необходимая. Сэкономишь на ней – потом никакая виагра не поможет! Тем, кому приходится каждое зимнее утро разогревать водительское кресло «Логана» собственным телом, стоит задуматься.

В продаже есть электронакидки на сиденья, но пользоваться ими неудобно: сползают, мнутся, собирают под собой грязь. Куда удобнее, если подогрев встроен в кресла уже на заводе. Но если на вашей машине этого нет, очень просто сделать «грелку» самому. Затраты невелики: около 1000 рублей за электронакидку и два-три часа, чтобы внедрить ее под обивку кресла.

Работа несложная: распарываем накидку по периметру и извлекаем из нее нагревательные элементы и теплоизоляционные прокладки. Снимаем с подушки и спинки сиденья обивки, подгоняем по их размерам термоэлементы накладки и пришиваем к обивкам изнутри, соблюдая правильную ориентацию слоев: греющие элементы – к обивке, теплоизоляцию – к подушке или спинке. Перегородку-растяжку, вшитую в сиденье для формирования профиля, нужно аккуратно отпороть, и, пришив к обивке нагревательный элемент, вернуть на место. Останется только соединить «греющие» кабели спинки и подушки. Кстати, комплектация, в которой как опция доступен электроподогрев, на 60 тысяч рублей дороже! ЗР



На обивку укладываем пакет из нагревательного элемента, теплоизоляции и тканевой прокладки, подогнанных по размеру.



Удобнее каждый слой пришивать отдельно. Предварительно отпоротую растяжку вшиваем поверх нагревательного элемента.

Тугодум

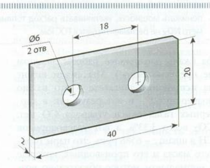
Тросовый привод дросселя на «Калине» хотя и прост, но капризен, считает Борис Ездаков.

Иные пустячки сильно портят жизнь. Еще на классических «жигулях» заедал многозвенный привод заслонок карбюратора! Впрочем, тот, кто чистил и смазывал детали, ездил без проблем.

На переднеприводных ВАЗах привод дросселя – тросиком в оболочке. Видимо, конструкторы никогда не ездили на мотоциклах, а то не гнались бы так рьяно за дешевизной – ведь тросовый привод капризен! Если проложен неудачно, или плохо смазан, или чуть поврежден, обязательно будет заедать. А тут еще привод сцепления сделали тросовым – значит, и у него те же капризы, только усиленные большими нагрузками.

В штатном исполнении трос заслонки проходит под термостатом – и на авто прежних серий, вроде моего, закреплен аж в трех местах. Первая точка – пластмассовый держатель рядом с заливным отверстием коробки передач. Второй держатель – возле смотрового отверстия маховика. Уже этих двух точек достаточно, чтобы трение троса в согнутой оболочке заметно подросло. Но есть еще третье крепление – на шланге вентиляции картера. Неудивительно, что даже хорошо смазанный трос ходит в оболочке с ощутимым сопротивлением. Чтобы облегчить движение, достаточно переложить трос наверх и закрепить в более естественном положении.

Сняв все держатели, отсоединим трос от дроссельного патрубка, без резких перегибов проведем над термостатом и прикрепим к винту крышки воздухоочистителя, как показано на фото. Понадобится один пластмассовый держатель и дополнительная деталь, изображенная на рисунке. Ее можно изготовить из металла, пластика и т. п. Теперь трос будет ходить намного легче. ЗР



Дополнительная деталь для крепления троса газа. Предельно простое решение порадует ревнителя красоты. Можно обойтись кусочком изоленты, пластиковым хомутом и т. п.

На моей «Калине» трос привода дросселя проложен поверх термостата. И закреплен в одной точке – этого достаточно.



Советы клуба прислали его активные участники Павел Баранов и Сергей Ждаников (на форуме – Rudel и SergeyZh).

Крест на «Ниве»

CHEVY-NIVA CLUB
WWW.CHEVY-NIVA.RU

Клуб владельцев «Шеви-Нива»: основан в 2003 году; 13 500 пользователей, более 1 000 000 сообщений, 10 260 технических тем. Адрес в Интернете: www.chevy-niva.ru.

Крепление запаски на «Шеви-Ниве» не способно защитить ее от вороватых людей: отвернул четыре гайки кронштейна – и уноси его вместе с колесом. Как усложнить задачу мошенникам, журнал писал уже давно (ЗР, 2004, № 8), но завод не счел нужным изменить конструкцию. На форуме клуба родилось еще одно красивое решение – может, оно заинтересует производителя? (Фото 1 и 2.)

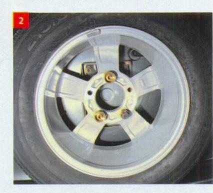
Вряд ли кто-нибудь будет ездить на вездеходе без дополнительных ковриков в салоне, однако, постелив их, многие владельцы отмечают... ухудшение динамики разгона: педаль газа упирается в коврик раньше, чем полностью откроется дроссельная заслонка.

Сперва проверяем привод: в свободном состоянии провисание троса газа на секторе дроссельного узла должно быть минимальным, но таким, чтобы



Под крепеж кронштейна ставим обычные уголки, перекрывая ими доступ сбоку. Чтобы злоумышленники не отвернули гайки торцовым ключом при снятом чехле колеса, две из них, расположенные по диагонали, заменяем секретками. После примерки снимаем детали, грунтуем и красим. Советуем также перекрасить штатный кронштейн – он довольно быстро ржавеет, образуя разводы на двери. А чтобы краска не царапалась, подложим под шпильки резиновые или пластиковые шайбы.

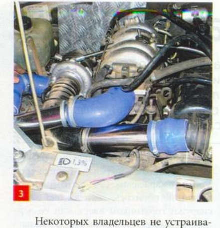
Еще одной секреткой крепим колесо к кронштейну. Даже через большие отверстия между спицами легкосплавного диска ворам будет непросто подобраться к нижнему крепежу. По сравнению с зарулевским способом, при котором шпильки кронштейна заменяются болтами М10х30 с самоконтрящимися гайками (их заворачивают изнутри двери), здесь не надо разбирать и сверлить дверь.



заслонка гарантированно закрывалась. Излишнюю слабину убираем смещением оболочки троса. Не помогло – подгибаем педаль. Для этого можно воспользоваться способом, описанным в ЗР, 2006, № 1, или советом клуба – подпереть верх педального узла подходящей деревяшкой, чтобы нагрузка не передавалась на сварные соединения. Возможны и другие варианты, например придержать пруток газовым ключом. Если опасаетесь за сварной шов, снимите педаль и загните ее в тисках.



Привод дроссельной заслонки: 1 – педаль; 2 – трос газа; 3 – втулки; 4 – шайба; 5 – стопор; 6 – пружина.


3

Некоторых владельцев не устраивает мощность мотора. Кто перепрошивает контроллер двигателя, кто заменяет распредвал спортивным, с расширенными фазами газораспределения, а самые отчаянные ставят турбонаддув. (Фото 3.) Для «Шеви-Нивы» выпускают несколько вариантов турбо-китов – комплектов, готовых для установки. В наборе есть и компакт-диск с новой программой контроллера. Тем, кто захочет установить самостоятельно, сообщаем: на форуме все этапы действий подробно расписаны и запечатлены на фотографиях.

Оснащать турбонаддувом лучше все же у специалистов. Судя по отзывам, динамика машины заметно улучшается, несмотря на то что наддув эффективен только по достижении мотором 2000 об/мин.

Устанавливаем пару рожков на уголок, закрепленный саморезами перед аккумулятором. Для этого придется снять решетку радиатора, вывернув три самореза сверху и два снизу.


4

Штатный звуковой сигнал служит недолго – ржавеет. Парочка импортных рожков, как на фото, будет радовать и долголетием, и приятным звучанием. (Фото 4.)

Если другие клубы желают поделиться своими советами, присылайте их по адресу: ***ikozlov@zr.ru.***

У страха глаза велики...

Василий Катрич из Красногорска Московской области за ответ на задачу № 13 «Сержант Кискин» получает от торговой компании ЗАО «РИК» автомобильный GPS-навигатор NTW (модель GNT-C430) в комплекте с кардридером Microsonic. Подробности на сайте: www.r-i-c.ru.





Помните, как промозглой ночью двое гаишников добирались на ветхой «девятке» в свое отделение? По пути «кончилась» диафрагма бензонасоса, а новой с собой не было. Но бравый сержант нашел выход. Разыскал в багажнике какие-то трубки, проволоку, изоленту... и машина поехала! От читателей требовалось немногое – прокомментировать действия сержанта и, возможно, предложить свои варианты.

Изучая ваши версии, мы уделяли особое внимание специфическим деталям, ведь речь идет о подаче бензина, а он огнеопасен. Но ваш опыт заставляет снять шляпу: *«Именно такой случай был у меня в том году!»* или *«...когда-то я видел такой совет в журнале, а позже довелось воспользоваться»*. Мы убедились: умельца отказ бензонасоса на карбюраторной машине не испугает. Насос всего лишь **наполняет** поплавковую камеру. Ну а если бак выше карбюратора, как, например, на мотоцикле, бензин идет самотеком.

Большинство читателей поняли, что Кискин так и сделал. Кстати, многие отмечают, что на машине с «Солексом» важно не забыть о магистрали слива топлива в бак – ее надо заглушить. А нужно ли герметизировать стык шланга с бутылкой? Это смотря как ею пользоваться.

Вряд ли сержант закрепил бутылку под капотом – перепад уровней мал, а риск пожара велик. Без уплотнения, пожалуй, не обойтись. Если же она висит снаружи горлышком вверх или ее держит пассажир, герметичность не нужна.

Создать в шланге самотек сумеет каждый (рис. А). Изолента же могла пригодиться просто для крепления заполненной бутылки. Кто-то посоветовал подвязать ее к поводку правого дворника. Но сержант не стал бы: дождь, дворники должны работать! Он скорее воспользовался стойкой кузова или рамкой двери. Почему не приспособил на крышу? Да потому, что бутылка должна быть на виду – ведь опустошить ее, а потом снова подсасывать бензин нерационально. Лучше вовремя доливать. А чтобы шланг из горлышка не выскочил, подвязал его. Слово победителю: *«Это позволит остановиться на дозаправку, не допустив попадания воздуха в топливопровод»*.

А можно ли расположить бутылку горлышком книзу? Да, можно. Преимущество одно: нет нужды подсасывать. Но шланг у горлышка придется герметизировать (рис. Б), что подручными средствами довольно хлопотно.

Другой конец шланга надежно соединить со штуцером карбюратора. Как видим, организовать самотек несложно.



ЗАДАЧА № 16

ЗУБНАЯ БОЛЬ

Вы включили стартер и услышали жуткий звук: шестеренка привода стартера, пытаясь сцепиться с зубьями маховика, скрежещет, а коленвал – ни с места! Пора ремонтировать привод.

Но это в перспективе. А как уехать сейчас с этой лесной поляны? Запасных маховика и бендикса нет. Заводной рукоятки тоже – машина современная! Даже троса в багажнике не оказалось, только лопата и раскладной мангал. Что же делать, друзья?

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 мая 2009 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., д. 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной удобный для вас способ быстрой связи.

Читатели напомнили и о других способах подачи бензина. Очень заманчиво подавать бензин из бачка стеклоомывателя. Нужно только **максимально надежно** уплотнить шланг – ведь напор у омывателя немалый. Не зря проверке такой «системы» перед пуском двигателя победитель уделил полстраницы плотного текста! Но не мог так поступить Кискин: ночь, дождь – без омывателя никак.

Следующий способ: загерметизировать горловину бака и его вентиляцию – и по магистрали «обратки» или шлангу сепаратора поддувать бак воздухом, вытесняя бензин. Удобен для этого насос с манометром. Нас, однако, предупреждают: *«Важно не перестараться, чтобы бак не раздуло или разорвало! Особая осторожность – с запаской, в ней около 15 л воздуха под давлением 2 атм – настоящая бомба!»*. Некоторые юмористы напоминают, что здоровый человек и собственными легкими способен накачать 0,2–0,3 атм, но водитель, дабы не отвлекаться, поручит это пассажиру!

Итак, наиболее простым и безопасным представляется самотек, организованный сержантом. Всем спасибо, а с победой в этом туре конкурса поздравляем Василия Катрича! **ЗР**

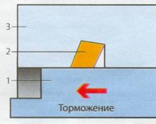
ЛУЧШИЙ СОВЕТ НОМЕРА

В этом номере мы особо отметили два интересных совета. Москвич **Роберт КЛЕПИКОВ** показал, как можно вернуть подвижность закисшему поршню дискового тормоза. Подарок автору подготовило ООО «Авто-Новь» из Самары, это современный вариант буксировочного троса-рулетки (подробности на сайте vgusev.info). **Владимир ИВАШИН** из Алтайского края предлагает остроумный способ слива масла из отработавшего срок фильтра. Награда автору – канистра масла ZIC от южнокорейской компании SK Energy.



Р. КЛЕПИКОВ

Обнаружив, что **поршни** передних **дисковых тормозов закисли** в цилиндрах, их обычно пытаются расшевелить, но это, как правило, не возвращает колодкам способности растормаживаться. Они трутся о диски, изнашиваются, тратится лишнее топливо. В чем причина? Напомню: при торможении поршень **1** упруго деформирует уплотнительное кольцо **2** в канавке корпуса **3**. А при растормаживании это кольцо возвращает поршень в исходное положение. Если на стенках канавки много ржавчины, то при движении поршня она не позволяет кольцу нормально деформироваться. Кольцо держит поршень в положении, близком к заторможенному. Достаточно очистить канавку от ржавчины, чтобы кольцо стало нормально работать.





В. ИВАШИН

Одна из самых неприятных процедур при смене масла в двигателе – **снять отслуживший фильтр**. Трудно при этом не пролить остатки отработанного масла на пол смотровой ямы, собственную обувь и одежду. Избавиться от этих проблем поможет простое приспособление (на фото). Пробку я просверлил с таким расчетом, что в отверстии плотно сидит пробойник – мой сделан из стержня, но это может быть и подходящий большой гвоздь длиной 250–300 мм. Подведя приспособление под фильтр, ударом молотка по пробойнику пробиваю в корпусе фильтра отверстие, затем, ослабив посадку пробойника в пробитом отверстии, сливаю остатки масла из фильтра в воронку. Пустой фильтр отвертываю, почти не пачкаясь.

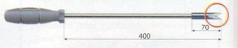


В. ГИНЕРГАРДТ, Москва

На автомобиле «Хёндай-Акцент» 2005 года **перестала работать ABS**. При диагностике в сервисе определили, что неисправен двигатель ABS. Новый блок стоит около 30 тыс. руб. Огорчившись, решил сначала разобрать свой – ведь терять было нечего! И нашел причину отказа – закис игольчатый подшипник. С ним-то все ясно: разобрал, промыл, смазал, собрал. ABS нормально заработала!

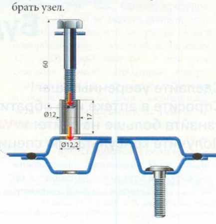
А. ЕЛИСТРАТОВ, Прилуки Черниговской обл., Украина

При снятии пластиковой панели обивки двери на автомобилях ВАЗ-2109, -21099, «Калина», «Приора» и т. д. кронштейн кнопки крепления легко оторвать от самой панели. Чтобы впоследствии не изыскивать способы склейки деталей, лучше заранее изготовить показанное приспособление. Оно сделано из обычной отвертки и закрепленного на ней пайкой или сваркой отрезка стальной трубки. Его конец расплющен и распилен в виде ласточкиного хвоста. Просовываю приспособление между внутренней поверхностью двери и кнопкой – и отжимаю последнюю, чтобы «ежик» вышел из отверстия.



М. ФЕДОТОВ, Тольятти

На «Самаре» **обломилась** почти под корень (см. рис.) **верхняя шпилька** скобы кронштейна рулевого механизма. Как восстановить? Выше этой шпильки есть две сварочные точки, соединяющие кронштейн с щитом передка. Их центры расположены симметрично относительно шпильки, но находятся на горизонтальной линии, проходящей на 22 мм выше. Обе точки видны на щитке и из моторного отсека, и из салона. Это позволило четко разметить центр будущего отверстия и засверлить щиток из салона 8-миллиметровым сверлом так, что остатки прежней шпильки были полностью удалены. Затем я рассверлил стенку до диаметра 12,2 мм – и внутрь «коробочки» вставил втулку (отрезок трубки наружным диаметром 12 мм и длиной 17 мм). Болт М8 длиной 60 мм позволил нормально собрать узел.



Девятый вал

Ожидают, что нынешний кризис многих заставит вспомнить слесарные навыки – услуги дилеров недешевы. Легко ли сэкономить, если самому обслуживать «Лансер» девятого поколения, расскажет Игорь Козлов. Фото: Константин Якубов.



MITSUBISHI LANCER (девятое поколение)

Модель выпускали с 2003 по 2007 год.

КУЗОВА: седан, универсал.
ДВИГАТЕЛИ: бензиновые 1,3 л, 82 л.с.; 1,5 л, 110 л.с.; 1,6 л, 98 л.с.; 1,8 л, 130 л.с.; 2,0 л, 135 л.с.
КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: М5, А4.
ПРИВОД: передний.
ЦЕНА НА ВТОРИЧНОМ РЫНКЕ: от 300 000 руб.

МАСЛЯНЫЕ КРАСКИ

Эта модель столь популярна, что ее нередко называют «японскими жигулями». С ними, а точнее, с «Ладой-Приора» (ЗР, 2008, № 1), по традиции и сравним трудоемкость замены расходников.

Поменять масло в двигателе несложно. Не придется даже снимать защиту моторного отсека – в ней есть окно для доступа к сливной пробке (под ключ «на 17») и фильтру. Правда, если последний не пойдет от руки, а цепного съемника нет, защиту все же демонтируем, открутив четыре болта ее крепления (или шесть – в зависимости от конструкции). Тогда уж можно работать любым съемником.

И в механике, и в автомате подобраться к сливной пробке, что под ключ «на 24» (возле правого ШРУСа), защита не помешает. Масло в АКП заливаем через трубку щупа, а в МКП – через контрольную пробку под ключ «на 17», расположенную спереди агрегата. Если воспользоваться шприцем с тонким шлангом, то защиту можно не снимать.

Но для замены охлаждающей жидкости щит все же лучше демонтировать, иначе беспорядочный поток не уловить даже в корыто. В этой операции есть один весомый плюс – сливная пробка радиатора легко доступна из-под капота.

КРАСНАЯ ЧЕРТА

На подопытной машине между опорными чашками подвески красуется тюнинговая растяжка отечественного производства. В отличие от японской, которую устанавливают на все версии с двухлитровым мотором, эта намного дешевле, но по форме – почти прямая. Не помешает ли замене свечей?

Ключом «на 10» вывертываем четыре болта крепления двух катушек, вынимаем наконечники парных с ними высоковольтных проводов первого и третьего цилиндров и... так и есть, растяжка не позволяет извлечь катушки. Приходится перегибать наконечник изолятора – того и гляди лопнет. Вдобавок прямой свечной ключ в колодец не идет. Нужно собирать спецключ из свечной головки «на 16», 100-миллиметрового удлинителя и карданного шарнира, причем делать все это на весу. Когда со временем просядет задняя опора силового агрегата, то может статься, что и этот прием не выручит – придется-таки растяжку снимать. При этом могут «уйти» углы установки колес. Вот вам пример неудачного тюнинга.

С воздушным фильтром особых проблем нет – отстегнул две защелки корпуса и, раздвинув его половинки, поменял элемент. Злосчастная растяжка здесь почти не помешала. Советуем тут же доработать крепление воздухоприемника, подложив под него лист пористой резины или двухстороннего скотча. Иначе раструб, елозя по поперечине моторного отсека, будет обдирать краску на ней.

Меняем тормозную жидкость: шприцем осушаем бачок, заливаем све-

жую порцию, а остатки старой жидкости выпускаем из магистралей через штуцеры прокачки колесных механизмов. Чтобы ускорить процесс, создадим в бачке небольшое давление (не более 1 атм!), для чего в штатную пробку вмонтируем вентиль от бескамерной шины. Следим, чтобы уровень жидкости в бачке был выше дна, иначе в привод попадет воздух.

Конструкция дисковых тормозов привычна, а значит, проблем с заменой колодок нет. Ключом «на 13» отвертываем нижний болт направляющей, при этом палец поддерживать не нужно – ему не позволяет провернуться лыска. Повернув скобу относительно верхней направляющей, вынимаем колодки. Как видите, все просто.

КРУГОВЕРТЬ

Замену ремней навесных агрегатов при недостатке навыков лучше доверить специалистам – в приводе нет автомата, который сам натягивал бы ремень с нужным усилием. Излишне говорить, что от него зависят работоспособность и ресурс всего навесного оборудования. Если есть уверенность в собственных силах, ослабляем ключом «на 14» три болта крепления насоса ГУР и смещаем его, вращая четвертый, ходовой болт. Так добиваемся требуемого натяжения ремня.

Второй ремень, что приводит помпу и генератор, натягиваем смещением последнего. Крепление нижней лапы ослабляем ключом «на 14», верхней – «на 12» и им же вращаем ходовой болт.

В приводе ГРМ тоже ремень, но с автоматом натяжителя – удобно. А вот добраться до них сложнее обычного: надо снимать правую опору силового агрегата. Сперва отвернем самый тугой болт – шкива коленвала. Проще съездить в ближайший шиномонтаж и стронуть его ударным гайковертом; болт придется затянуть вновь с усилием, требуемым, чтобы доехать до места ремонта, но теперь отвернуть его будет не так сложно.

Дальнейшие работы пойдут как по маслу, поскольку ошибиться при сборке привода, будучи в здравом уме, почти невозможно. Шкивы, благодаря штифтам, неправильно не поставишь, а пружина ролика сама обеспечит нужное натяжение ремня. Еще лучше в заключение провернуть коленвал на несколько оборотов, чтобы ремень «улегся», и, совместив метки, ослабить крепление ролика. Тогда тот выполнит «контрольный выстрел» по ремню, обеспечив его идеальное натяжение. Останется затянуть ролик и вернуть на место крышки привода и опору.

Последний расходник в моторе – топливный фильтр. Дилеры его меняют лишь в сборе с насосом и берут за это дороже 30 000 рублей. Но можно поменять лишь картридж фильтра, сэкономив более «двадцатки»! Поднимаем подушку заднего дивана, освободив ее от фиксаторов, и вывертываем четыре самореза лючка в полу. Под ним насос, который снимаем, вывернув головкой «на 8» шесть гаек и отсоединив коммуникации. Колодку разъема снимаем, отжав усик на ней, шланг высокого давления – сдавив клипсы на наконечнике, а низкого – сжав пассатижами пластинчатый хомут. Теперь вынимаем насос, стараясь не намусорить в бак, разбираем его и, собственно, меняем фильтр.

ОЦЕНКА ТРУДОЕМКОСТИ ОБСЛУЖИВАНИЯ*

Название операции	Описание операции	Итоговая оценка
Замена масла в двигателе	+ Хороший доступ к фильтру снизу – Возможно, придется снять защиту моторного отсека	4
Замена воздушного фильтра	+ Удобные защелки корпуса – Значимых недостатков не нашлось	4,5
Замена топливного фильтра	+ Не нужен специнструмент – Надо снимать и разбирать бензонасос	3
Замена свечей зажигания	+ Хороший доступ – Туговата посадка наконечников свечей 1-го и 3-го цилиндров	4
Замена ремня ГРМ	+ Есть автомат натяжителя – Надо снимать опору силового агрегата	4
Замена ремней навесных агрегатов	+ Удобный доступ – Нет автомата натяжителя	4
Замена ОЖ двигателя	+ Хороший доступ к пробке на радиаторе, удобный щуп расширительного бачка – Надо снимать защиту моторного отсека	4,5
Замена масла в коробке	+ Хороший доступ к пробкам – В варианте с МКП, возможно, придется снять защиту моторного отсека	4
Замена тормозных колодок	+ Привычная конструкция – Значимых недостатков не выявлено	4,5
Замена салонного фильтра	+ Удобно, мало крепежа – Значимых недостатков не выявлено	4,5
Замена ламп в основных фарах	+ В штатном варианте не надо снимать соседние детали – Затруднен доступ к габариткам	4,5
Замена ламп в фонарях	+ Несложный демонтаж фонарей – Не продумана защита от воров	4,5

Авто с мотором 1,6 л в сравнении с «Ладой-Приора», трудоемкость обслуживания которой условно оценена в четыре балла по пятибалльной шкале (ЗР, 2008, № 1).

СВЕТЛЫЕ ШТРИХИ

Поменять лампы в левой фаре может помешать неудачно установленная сирена сигнализации, которую многие мастера так и норовят приспособить рядом с аккумулятором. Лучше сразу перенесите ее подальше, закрепив, скажем, под заднюю шпильку стойки. Доступ к лампам правой фары нареканий не вызвал, разве что чуть мешает горловина бачка стеклоомывателя. При установке в фару патрона вместе с лампой габарита включите ее и ориентируйтесь по свету, глядя снаружи, – так намного проще.

Фонари для замены лампочек надо снимать. Такая схема, как ни печально, вошла в моду.

Особенно удобно ворам: вооружись длинной отверткой, просунь ее в щель между кузовом и крышкой багажника, выверни пару саморезов – и дело в шля-

ТОВАРЫ ПОЧТОЙ

8-(495)- **926-18-28** (круглосуточно)

101000, Москва, а/я 344

101000@344.ru

www.344.ru

SMS: отправьте сообщение* с цифрами 2964 на номер 8-916-5484-344 и с вами свяжется наш оператор для уточнения заказа.

*стоимость sms по тарифам вашего оператора

первые 1000 человек, приславшие заказ получат в подарок



КАЛЬКУЛЯТОР КАРМАННЫЙ

2 В 1: ТОНОМЕТР+ГЛЮКОМЕТР
АНАЛИЗ БЕЗ ЗАБОРА КРОВИ

Аппарат предназначен для автоматического измерения параметров артериального давления и содержания глюкозы в крови без её забора, как у здоровых людей, так и больных сахарным диабетом 2-го типа (инсулинонезависимым). Результаты измерения высвечиваются на цифровом дисплее. Имеет функцию запоминания последнего измерения. Инструкция прилагается. Прибор не имеет аналогов в мире. Размеры 155х100х45.

Лот 30481. Цена **9949** руб. ПР-ВО РОССИЯ

! Необходимо ознакомиться с инструкцией по применению и получить консультацию специалистов.

ВОДИТЕЛЬСКИЕ ОЧКИ

Разработаны специально для автомобилистов. Спектр пропускания линз очков подобран таким образом, что повышается четкость и улучшается контрастность изображения. Очки улучшают цветоразличение, уменьшают ослепление от света встречных фар, способствуют снятию сонливости и утомляемости, улучшают восприятие внешней среды. Материал - высококлассный оптический пластик CR-39. Очки легче - и в аварийных ситуациях - безопаснее стеклянных.

БЕЗ ОЧКОВ В ОЧКАХ

ПР-ВО РОССИЯ

очешник в подарок Лот 30528 Цена **995** р.

ИМПУЛЬСНЫЙ "АНТИХРАП"

Отличное решение для тех, кто решил навсегда избавиться от храпа, и желает перестать беспокоить по ночам своих родственников и друзей. Прибор крепится на руке человека с помощью эластичного ремня, подобно наручным часам. Устройство улавливает звуки храпа и посылает легкие электроимпульсы, которые активизируют нервные окончания на руке человека и, не прерывая сна, заставляют его сменить положение тела. В результате храп прекращается. Размер прибора: 57х57х11 мм. Питание: 1 батарея типа Cr 2032 (входит в комплект).

Лот 30492. Цена **1100** руб. ПР-ВО КНР

РОССИЯНЕ СМОГУТ ПЛАТИТЬ ЗА БЕНЗИН НА 17% МЕНЬШЕ!

Реформы, направленной на интересы автолюбителей, в 21 веке не запланировано, а топ-менеджеры нефтеперерабатывающих компаний, судя по всему, искренне верят, что Россия уже «догнала и перегнала Америку», и её граждане должны платить за бензин больше, чем автолюбители стран Западной Европы. Такова реальность. Но выход есть! Российские ученые-физики разработали Автомобильный Синтезатор Катализатора (АСК). Результаты испытаний впечатлили даже скептиков. Это прорыв! АСК легко установить на любой двигатель, и гарантированно получить: Экономию на топливе на 10-17%; увеличение ресурса двигателя как минимум в 2 раза; улучшение динамики разгона; лёгкий запуск, даже в сильный мороз; уменьшение дымности и токсичности выхлопа в 1,5- 2 раза. Эффективность АСК официально подтверждена. Принцип работы устройства основан на изменении свойств топлива и масла под воздействием физических полей. Устройство разлагает бензин на более легкие фракции, улучшая процесс его горения и увеличивая октановое число. Повышает прочность масляной плёнки и способствует её поляризации на трущихся поверхностях. Как результат - повышается КПД двигателя. ПОСЛЕ ПРИОБРЕТЕНИЯ АСК ВЫ ПОЙМЕТЕ, ЧТО НЕДООЦЕНИВАЛИ СВОЙ АВТОМОБИЛЬ. ТОВАР СЕРТИФИЦИРОВАН, ЗАПАТЕНТОВАН, АТТЕСТОВАН.

Устройство АСК. Лот 30548. Цена **1599** руб. ПР-ВО РОССИЯ

НАДУВНОЙ ДОМКРАТ ВЫТАЩИТ ИЗ СУГРОБА, ИЗ БОЛОТА:



Предназначен для использования на снегу, песке, бездорожье. В сложенном состоянии надувной домкрат представляет небольшой пакетик с мешком из особой усиленной резины и шланга. С его помощью в считанные минуты Вы самостоятельно сможете приподнять Ваш автомобиль или вытащить его из любой канавы. Достаточно положить защитный коврик непосредственно на землю в том месте, где Вы собираетесь поднимать автомобиль, расстелить домкрат и подсоединить автокомпрессор или ножной насос (в комплект не входят). Грузоподъемность 3.0 тонны.

Лот 30529. Цена **4199** руб. ПР-ВО КНР

ПУСКОЗАРЯДНОЕ УСТРОЙСТВО + ПОРТАТИВНАЯ АККУМУЛЯТОРНАЯ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЯ

Вес порядка 3 кг, ремешок для ношения через плечо. Мобильный источник питания 12 В! Позволит вам везде и всюду быть с электричеством, а также пользоваться вашими любимыми электроприборами* даже там, где электричества нет и вномине! Ваши новые возможности: завести машину, при разряженном аккумуляторе; посмотреть телевизор на пикнике в лесу *; зарядить видеокамеру, фотоаппарат, мобильный телефон *.

*приборы со стандартной вилкой 220 В подключаются через преобразователь (лот 30283 цена 1549 руб.) либо через штатные адаптеры 12 В.

Лот 30477 Цена **2995** руб. ПР-ВО КНР

АНТИРАДАР УНИВЕРСАЛЬНЫЙ

Простой в обращении, надёжный, использующий передовые разработки в области электроники - радар детектор. Обнаруживает милицейские радары всех типов. Рабочие частоты: 24, 150 ГГц. Переключатель Город/Трасса позволяет уменьшить количество ложных срабатываний в городских условиях. Переключатель громкости повышает комфортность использования радар-детектора. Современный дизайн, отсутствие ложных срабатываний от сотовых телефонов, отсутствие паразитных СВЧ-излучений - данный прибор не может быть обнаружен каким-либо радиоприемным устройством на расстоянии.

громкость; шкала дальности обнаружения; динамик; город/трасса

Лот 30547 Цена **1899** р. ПР-ВО РОССИЯ

АВТОМОБИЛЬНАЯ МИНИ-МОЙКА

Предназначена для ежедневной мойки автомобиля. Можно также мыть двигатель. Удобный и компактный насос позволяет использовать под воду любую емкость (ведро, таз, или бочку). Работает от прикуривателя (12 В). На щетке расположена кнопка включения подачи воды. Длина шланга 3 м, длина электрошнура 4 м.

Лот 30532. Цена **1195** руб. ПР-ВО РОССИЯ

ОБОГРЕВАТЕЛЬ АВТОМОБИЛЬНЫЙ 12В

Миниатюрный автомобильный обогреватель питается от стандартного гнезда 12В типа «прикуриватель» и с первых же секунд после включения посредством встроенного вентилятора начинает подавать горячий воздух. Именно этот факт делает его незаменимым в морозное время года, когда водителю приходится подолгу находиться в холодном автомобиле и ждать, пока двигатель не прогреется и не начнет работать печка (время этого ожидания может быть от 20 мин. до получаса). Обогреватель спасет лобовое и боковые стекла Вашего авто от запотевания и налета в виде льда или инея, и Вы скорее двинетесь в путь. Автомобильный обогреватель идеален также для дальних летних путешествий, ведь летнее утро может быть прохладным. Технические характеристики: питание от гнезда прикуривателя 12 В; встроенный вентилятор; мощность 150 Вт; длина шнура 1 м.

Лот 30465. Цена **1899** руб. ПР-ВО КНР

АВТОНАВИГАТОР

Прибор можно сразу использовать по назначению "сел и поехал". Обновляемая бесплатная интернет-поддержка, с подробными картами городов-миллионников, крупных региональных центров, соединяющих трасс и ряда областей России: Москва и МО, С-Петербург и область, Н-Новгород и область, Казань и Татарстан, Новосибирск, Екатеринбург, Тюмень, Челябинск, Самара, Тольятти, Набережные Челны, Уфа, Пермь, Ростов-на-Дону, Красноярск, Омск, Владимир, Калуга, Ярославль, Иваново, Тула, Смоленск, Тверь, Рязань, Воронеж, Псков, Новгород, Краснодар, Мурманск, Петрозаводск. При планировании маршрутов учитываются правила дорожного движения. На картах отмечены АЗС, кафе, рестораны, гостиницы и др. объекты. Компактный дизайн, производительный процессор Samsung 400 мГц, GPS-чипсет Sirf Star III, стилус. Также прибор может использоваться как мультимедийный плеер - поддерживаются текстовые, аудио, видео и графические файлы.

ПР-ВО КНР

Лот 29881 цена **5985** руб.

АТЛАС АВТОДОРОГ

Это новый путеводитель по дорогам России, ближнего зарубежья и Западной Европы. Единственное издание, имеющее порегиональную (пообластную) нарезку карт. 208 стр.

Лот 30727. Цена **425** руб. ПР-ВО РОССИЯ

ЦИФРОВОЙ КОМПРЕССОР С АВТОСТОПОМ

Достаточно выставить требуемое значение давления и... спокойно ожидать, когда автокомпрессор выключится, сидя в салоне автомобиля. Точность показания электронного манометра намного выше, чем обычного стрелочного. Компрессор оснащен электронным жидкокристаллическим цифровым манометром (до 8 атм.) единицу измерения которого можно менять: PSI, BAR, KG, KPA. Имеется встроенная система "Автостоп", фонарь со светофильтром, способным мгновенно превратить его в красный аварийный сигнал. Дополнительные насадки позволяют накачать не только авто-, мото- и велошины, но и надувные лодки, матрасы и мячи.

ПР-ВО КНР

Лот 30531. Цена **2219** руб.

"ВЕЧНЫЙ ФОНАРИК"

с радио, сиреной и сигнальной системой

"Вечный фонарик" независим от источников питания. Он оснащен ручным механическим приводом, позволяющим заряжать его в условиях отсутствия электросети. Одной минуты ручной зарядки достаточно для 10 минут непрерывной работы устройства.

Лот 30534. Цена **1299** руб. ПР-ВО КНР

РЫБОПОИСКОВЫЙ ЭХОЛОТ
ВСЕГДА С УЛОВОМ

Одним нажатием кнопки можно точно определять глубину и наличие рыбы в любом направлении, куда направите луч. Благодаря новейшим технологическим решениям эхолот не обязательно опускать в воду, его луч проходит и через корпус лодки, и даже через лед!

Лот № 30470. Цена **4750** руб. ПР-ВО КНР

ЧАСЫ-"АМФИБИЯ"

Часы с центральной секундной стрелкой. Автоподзавод (подзавод производится автоматически при ношении). Календарь мгновенного действия. Водонепроницаемый корпус (до 200 м) и браслет из нержавеющей стали. Противоударное устройство узла баланса. Запас хода при полном заводе - 31 час! Средний срок службы - 10 лет. Число рубиновых камней - 31.

Лот 30469. Цена **2250** руб. ПР-ВО РОССИЯ

ЛОДКА - МАЛЮТКА ПОВЫШЕННОЙ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ

Вес 6кг. Грузоподъемность 200кг.

- три воздушных камеры, вкл. внутреннюю доп. камеру внутри основного корпуса
- веревка для захвата по периметру;
- клапан для быстрого надува и сдува лодки на корпусе;
- шершавая SUPER-TOUCH (суперпрочная) виниловая конструкция;
- прочное и комфортное надувное дно из надувных продольных полос;
- передний фаркоп; встроенные замки для весел, уключины;
- в комплект входят разборные весла, насос, ремкомплект.

ОГРАНИЧЕННАЯ ПАРТИЯ

ПР-ВО КНР

Лодка 2-местная.
Габариты: 236х114х41 см.
Изготовлена из толстостенного ПВХ - 0,51 мм!

Лот № 30628 **5499** руб.

БРЕЛОК - ОТПУГИВАТЕЛЬ КОМАРОВ

Отпугивает комаров и москитов от человека на расстоянии от 0,5 до 1,5 м. Частота ультразвука - 10-16 кГц, регулируемая. Брелок можно крепить на карманах, брелтельках и т.д. Питание от 2-х батареек (в комплекте).

Лот 29215. Цена **499** руб. ПР-ВО КНР

"ЧУДО-ПЕЧКА"

Обогреет садовый домик и дачу, приготовит пищу, поможет защитить от неожиданных холодов склады, птичники, теплицы. Во время работы печь практически не дает запаха, быстро согревает помещение, потребляет мало горючего и, главное, безопасна в эксплуатации. Не требует трубы дымохода. Это наиболее экономичное решение проблемы отопления. Производится в России по немецкой технологии.

- "Чудо-печка", мощность 1,8 кВт. Лот 30479. Цена **2149** руб.
  Цена при заказе 2 шт. - **2049 руб** (лот 30591 цена 4098 руб за 2 печки)
- "Чудо-печка", мощность 2,5 кВт. Лот 30480. Цена **2389** руб.
  Цена при заказе 2 шт. - **2289 руб.** (лот 30592 цена 4578 руб за 2 печки)

Основные параметры и характеристики:

Работа без дозаправки: 15 ч. Топливо: дизельное, керосин. Объем бачка - 2 л. Габариты: 37х42х32 см. Масса: 5,5 кг. ПР-ВО РОССИЯ

МЕТАЛЛОИСКАТЕЛЬ С ФУНКЦИЕЙ ДИСКРИМИНАЦИИ МЕТАЛЛОВ

Легко настраивается на искомый тип металла. Чувствительность катушки позволит обнаружить даже мелкие ювелирные украшения, золотые и серебряные монеты на гарантированной производителем глубине 12 см (на практике до 40см!!!). Стрелочный индикатор, гибкая система настроек, встроенный динамик и стандартный разъем для подключения наушников. Питание от 3 батареек типа "Крона" 9В (в комплект не входят).

Лот 29394 Цена **5950** руб. ПР-ВО КНР



ПОДАРОК ВХОДИТ В СТОИМОСТЬ ТОВАРА



Фото: Сергей КОЛЮХ

История на столе

Каждый хоть раз мечтал вернуться в прошлое, окунуться в мир детства, в котором нет повседневных проблем, пробок на улицах. Прокатиться вновь в уютных неспешных, по-особому пахнущих, автобусах, а вокруг обгоняют «москвичи», «волги». Они доминируют среди других авто. В потоке большая редкост иностранный автомобиль.

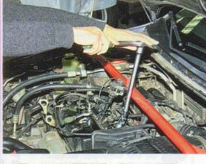
Быть владельцем автомобиля в 50-70 годы было престижно. Владеть «Волгой» ГАЗ-21 было престижно вдвойне. У кого не было машины, мог вполне доступно, с комфортом прокатиться на такси. Последние такие машины, так называемые «красные шапочки» - такси ГАЗ-21, прошедшие капремонт и вновь вышедшие на улицы города, покинули улицы Москвы только в 1975 году. Они заметно выделялись в городском потоке машин.

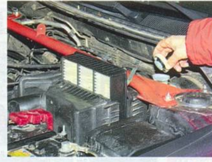
Самих модификаций ГАЗ-21 завод выпустил 62 вида, а всего с конвейера сошло 639478 автомобилей. Расцветка предусматривала 36 различных цветов. Машины окрашивались, как в один, так и в два цвета. Притом что будущий владелец мог комбинировать виды раскраски, вариантов получалось больше. За время выпуска ГАЗ-21 на капоте 6 раз менялась эмблема. Когда на смену ГАЗ-21 пришла новая «Волга» ГАЗ-24, чиновники разных рангов с неохотой пересаживались на новые автомобили, предпочитая проверенную надежную «21-ю».

«Волга» ГАЗ-21 стояла на службе в разных структурах, в том числе и в милиции. Они сменили «победы» ГАЗ-М20 в сине-красной окраске. Позже, в 60-х, на модернизированных 21-х «волгах» окраску сменили на более яркую, желто-синюю. Эти машины получили прозвище «канарейки», за соответствующий цвет. Такая окраска на милицейских машинах продержалась до начала 90-х. Теперь эти машины можно увидеть только в кино. Некоторые гражданские ГАЗ-21 доживают во дворах в печальном виде. Вспомнить о легендарных «волгах» нам помогут точные копии этих автомобилей, выполненные до мельчайших подробностей в масштабе1:43.

Эти и другие коллекционные модели можно заказать по телефону: **8 (926) 410 20 54** или на сайте: **www.model-auto.ru**

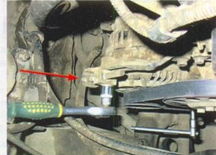
Нештатная растяжка (труба красного цвета) сильно мешает замене свечей. В данном случае их удалось вывернуть составным ключом с карданом, но катушки из колодцев едва вышли.

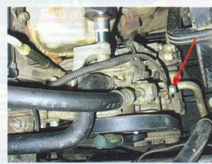




В эту же трубу упирается задняя часть корпуса воздушного фильтра, не позволяя должным образом раздвинуть половинки для замены элемента. Доступ к тормозному бачку отличный.

Прежде чем станете крутить ходовой болт (стрелка), смещая генератор и натягивая ремень, ослабьте крепеж не только верхней, но и нижней лапы, иначе она может лопнуть.





К двум болтам крепления насоса ГУРа добираемся через отверстия в шкиве, для чего, возможно, его придется провернуть. Доступ к третьему болту, как и к ходовому (стрелка), затруднений не вызовет.

Сняв лючок в полу, не спешите отсоединять коммуникации и отвертывать гайки крепления фланца насоса. Сперва тщательно сотрите грязь вокруг, чтобы не попала в бензобак!





Для замены салонного фильтра вынимаем левый ограничитель бардачка и, деформировав лоток, выводим из проема его правую часть. Фильтр крепят два самореза (стрелки) под крестовую отвертку.

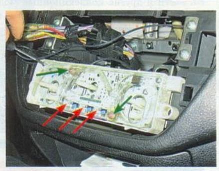
Большинство ламп в автомобиле – бесцокольные. Меняя их, снимаем целиком фонарь, выводя его из гнезда строго параллельно оси машины. Одна из направляющих показана стрелкой.





Чтобы подобраться к лампе подсветки прикуривателя (авто с МКП), скручиваем набалдашник рукояти и поддеваем панель лезвием ножа, начиная с этого угла (стрелка).

Сняв ручки и вывернув два самореза под ними, подцепляем панель отопителя и снимаем ее вместе с магнитолой. Лампы подсветки показаны зелеными стрелками, а светодиоды индикации – красными.





Эта панелька чуть ли не самая дорогая в интерьере! Вынуть ее проще, сняв обрамление щитка приборов. Сгоревший светодиод перепаиваем, разобрав кнопку, – не растеряйте внутренности!

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРОВ

Запчасть	Стоимость, руб.
Крыло переднее	8200
Накладка бампера переднего	15 000
Блок-фара	12 200
Капот	13 800
Фильтр масляный/воздушный/салонный (угольный)	450/800/1700
Фильтр топливный (картридж)/бензонасос в сборе	9000/30 000
Свечи зажигания (комплект)	1000
Ремни: генератора/ГУРа и кондиционера	1100/2200
Ремень ГРМ + натяжной ролик + помпа	2830 + 2500 + 7600
Тормозные колодки передние/задние	3900/3860

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ

Работа	Стоимость, руб.
Компьютерная диагностика двигателя	750
Замена масла и фильтра двигателя (со снятием защиты картера)	1200 (1950)
Замена фильтра воздушного/салонного/топливного	300/450/1800
Замена свечей зажигания	600
Замена ремня ГРМ	6900
Замена ремней навесных агрегатов	1200
Замена охлаждающей жидкости	900
Замена масла КП	750
Замена тормозных колодок передних/задних	1500/1500
Нормочас	1500

НЕКОТОРЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ

Наименование позиции	Периодичность, тыс. км (лет)
Масло в двигателе, масляный фильтр	15
Воздушный фильтр	30
Топливный фильтр	120
Фильтр салона	15
Свечи зажигания	30
Ремень ГРМ	90 (6)
Масло в МКП	105
Масло в АКП	90
Охлаждающая жидкость двигателя	60 (4)
Жидкость в приводе тормозов	30 (2)

пе. Именно в ней! Если поставить саморезы с шестигранными шляпками, то ответная головка в щель не пролезет и снять фонарь, не открыв багажник, уже не получится.

Заменить лампы дополнительного стоп-сигнала просто, зато с задней противотуманкой сплошное неудобство – нужно заглядывать под бампер, а грязь при этом сыплется на голову.

Чтобы поменять лампы подсветки номерного знака, снимаем обшивку багажника – ее крепят десять пистонов с подвижными сердцевинами. На машинах до рестайлинга их вдавливаем, а на тех, что после, выкручиваем крестовой отверткой и только тогда вынимаем сами пистоны.

Отдельная тема – замена лампочек в салоне. Несмотря на то что в роли некоторых выступают светодиоды, век их недолог, а замена довольно хлопотна. Посему именно этим работам посвящено несколько фотографий. А поменять основные расходники, как видите, совсем не сложно. **ЗР**

Благодарим Клуб владельцев «лансеров» (www.lancer-club.ru) и компанию «Престиж-Авто» за помощь в подготовке материала.

В ДОРОГЕ ПРИГОДИТСЯ

Полезный литр

Нынешний автомобилист редко возит в багажнике запчасти или канистры – зачем, мол? С таким подходом спорит читатель из Санкт-Петербурга Артем Троицкий.



Не скрою, всегда гордился тем, что в дальней дороге с легкостью мог прокачать тормоза, сменить приводной ремень и тормозные колодки, устранить любой дефект в электронной системе зажигания, поменять с десяток разнокалиберных лампочек, взять сломавшегося «чайника» на буксир или хотя бы дать ему «прикурить»... И в этой независимости от Случая был особый кайф.

Я не против эпохи пустых багажников. И все же примите добрый совет: возите с собой хотя бы моторное масло! Нет, не огромную чумазую канистру, а маленькую литрушечку!

Нужны аргументы? Пожалуйста.

Литрушка не отберет места, поскольку легко спрячется хоть в нише запасного колеса.

Она относительно недорого стоит.

Приобретая литрушку на своем фирменном сервисе, вы гарантированно запасаете именно тот продукт, который уже залит в ваш мотор.

В реальных условиях эксплуатации расход масла даже исправным двигателем нередко превышает среднестатистический. А литрушка поможет вам избежать преждевременного визита на сервис.

Если в дальней дороге вы обнаружите, что уровень масла упал ниже «ватерлинии», вам не придется покупать первую попавшуюся «мазь» в придорожной лавке.

В начатой литрушке масло сохраняется лучше, чем в пятилитровке, поскольку поверхность контакта с воздухом в ней гораздо меньше.

И последнее: согласитесь, что наличие фирменного продукта в багажнике вовсе не превращает вас в «совка»...

Счастливого пути!

Дело о добровольной страховке

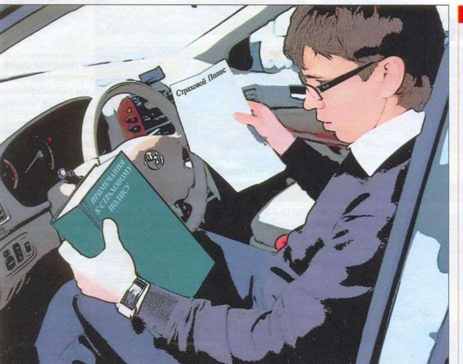
Почти шесть лет действует система обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Вещь, безусловно, нужная – кажется, уже никто не требует отменить ее, как грабительскую. Вот только денег, которые получает потерпевший, далеко не всегда хватает на ремонт. Как подстраховаться, если ущерб пострадавшего превышает выплату по ОСАГО, на примере очередного дела рассказывает заведующий отделом правовой информации Сергей Смирнов.

Валерий Петров, руководитель небольшой компании, решил взять в аренду два легковых автомобиля бизнес-класса у лизинговой фирмы «Космос». Выгода очевидна: не придется сразу тратить большую сумму на покупку машин, а арендная плата невысока. «Космос» предложил два варианта страховки: взять «чистое» ОСАГО или прибавить к нему добровольное страхование автогражданской ответственности. Попал в аварию – по ОСАГО возместят всего 120 тысяч рублей, если же будет еще и ДОСАГО, то сумма выплаты практически не ограничена. Скажем, чтобы потерпевшему получить сверх 120 тысяч еще 250 тысяч рублей, за ДОСАГО нужно заплатить всего 500 рублей. Валерий выбрал вариант ОСАГО плюс ДОСАГО на дополнительные 250 тысяч. И не прогадал.

Через пару месяцев в арендованную машину, которой управлял сотрудник фирмы, влетел мотоциклист на дорогом байке. К счастью, все живы, но техника пострадала серьезно. Правила нарушил водитель авто, и его признали виновным. Петров незамедлительно известил об аварии страховщика. За 370 тысяч страховых рублей можно не только мотоцикл восстановить, но и новый купить. Нет причин для беспокойства.

ДОБРОВОЛЬНОЕ – НЕОБЯЗАТЕЛЬНОЕ

Через два месяца из «Космоса» сообщили, что в их адрес поступило исковое заявление относительно того самого ДТП: байкеру выплатили всего 120 тысяч рублей, а на ремонт потрачено 240 тысяч. Недостающую сумму он требует взыскать через суд с собствен-



НЕСТРАШНЫЕ СОВЕТЫ

После трехмесячных судебных заседаний и непростых переговоров история благополучно завершилась. Чтобы не попасть в подобную, запомните порядок оформления страхового случая. Он всегда подробно изложен в правилах, прилагаемых к полису. Непонятно? Не стесняйтесь спросить агента или оператора страховой. Откажут – бегите в другую компанию. Часто в правилах ДОСАГО владельцу авто убедительно рекомендуют в случае аварии сразу сообщить потерпевшему о дополнительной страховке. Сроки подачи заявления и справки о ДТП у компаний разнятся – запомните их. Иногда обязательное условие выплаты денег по ДОСАГО – предъявить аварийные автомобили. Условия нехитрые, выполнить их в точности и возместить ущерб будет необременительно.

КОММЕНТАРИЙ СПЕЦИАЛИСТА

Сергей БОБКОВ,
заместитель начальника департамента урегулирования убытков ОАО «РСТК»

Количество страховых случаев, в которых размер ущерба превышает лимит по ОСАГО, достигает 10% от общего числа ДТП. Гром не грянет – мужик не перекрестится. За ДОСАГО чаще обращаются те, кто уже обжегся и доплатил за ремонт из своего кармана. ДОСАГО – полезная услуга, при относительно небольших затратах (страховка на 300 тысяч стоит всего 750 рублей в год) выгода от нее весомая.

ника авто, то есть с «Космоса». Валерий изумился: а как же ДОСАГО?

Оказывается, чтобы получить деньги по этой части, нужно было вместе с уведомлением об аварии подать заявление в страховую команию от имени собственника авто – предприятия «Космос». На подачу заявления отводится максимум 14 дней. Но страховая об этой процедуре Валерия не предупредила. Что делать?

РЕПУТАЦИЯ – ДОРОЖЕ

Сначала избавить от проблем лизинговую компанию (они тут ни при чем!), а потом судиться с байкером. «Космос» от своего имени подал в суд ходатайство о привлечении в качестве ответчика предприятия-арендатора и страховой компании. Основание – положения статьи 1079 Гражданского кодекса РФ: «Обязанность возмещения вреда возлагается на юридическое лицо или гражданина, которые владеют источником повышенной опасности». В данной ситуации владелец автомобиля – предприятие (по договору аренды). Поэтому к собственнику, лизинговой компании «Космос», потерпевший не вправе предъявлять требования о возмещении ущерба. Кроме того, раз «Космос» передал автомобили с полисами добровольного страхования, то недостающие для ремонта денежные средства потерпевшему мотоциклисту должна выплачивать страховая компания.

Ясное дело, у той своя логика: коли нарушены правила страхования, отказать в выплате. Но Петров нашел изящный ход, не противоречащий закону. Да, время подачи заявления просрочено, но ведь он не мог предположить, что выплаты по ОСАГО (120 тысяч рублей) будет недостаточно для ремонта мотоцикла. Об этой недостаче Валерий узнал только из судебной повестки, и известил он об этом страховщиков в течение всего трех дней. То есть в 14-дневную норму уложился. Ситуция сложилась для него удачно: если страховая компания откажется пойти на мировую, то рискует потерять крупного клиента – «Космос». Согласится – выгодный клиент останется и все будет в рамках законных требований Валерия.

...Через три месяца байкер получил деньги, Петров арендовал еще один автомобиль, а страховая получила очередной взнос за новую партию авто из «Космоса». Теперь Валерий уверен: экономить на дополнительном полисе не стоит, главное – соблюдать правила страхования. **ЗР**

Имена и названия участников истории изменены.



На вопросы читателей отвечает начальник Департамента обеспечения безопасности дорожного движения МВД РФ главный государственный инспектор безопасности дорожного движения РФ генерал-лейтенант милиции Виктор Кирьянов.

1 В 2003 году был лишен прав за езду в нетрезвом виде. Машину продал и по окончании срока лишения водительское удостоверение из ГИБДД не забирал. Могу ли я сделать это теперь? Куда обратиться?

Н. Хайруллин, Пенза

Вернуть изъятое удостоверение, скорее всего, не получится: в соответствии с частью 5 статьи 32.6 КоАП РФ, будучи не востребованным в течение трех лет, оно подлежит уничтожению. Для получения дубликата обратитесь с заявлением в экзаменационное подразделение Госавтоинспекции по зарегистрированному месту жительства (месту пребывания).

2 После свадьбы на год переехали из Хабаровска на Камчатку, к теще. Хочу поставить машину на временный учет, но затерялся ПТС. Можно ли обойтись без него? Как и где его восстановить?

Е. Петровых, Елизово

В соответствии с Правилами регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним в ГИБДД МВД России при временной регистрации автомобиля по месту пребывания паспорт транспортного средства в Госавтоинспекцию не представляется. Чтобы получить новый взамен утраченного, необходимо обратиться с заявлением в регистрационное подразделение ГИБДД по месту постоянного учета транспортного средства. Представлять автомобиль в этом случае не требуется.

3 Приобрел машину по договору купли-продажи. В МРЭО ГИБДД Челябинской области отказали в регистрации на том основании, что предыдущий собственник не регистрировал автомобиль. Правомерен ли отказ?

Анатолий Мартазов, Челябинск

Отказ правомерен. Обязанность регистрировать транспортное средство в течение срока действия регистрационного знака «Транзит» или в течение пяти суток после его приобретения, таможенного оформления, снятия с учета, замены номерных агрегатов или иных обстоятельств, потребовавших изменения регистрационных данных, закреплена постановлением правительства.

4 Остановил сотрудник ДПС и потребовал предъявить аптечку и огнетушитель. На мое замечание, что он не вправе проверять техническое состояние автомобиля, реакции не последовало. Как расценивать действия инспектора?

Андрей Саунонен, Санкт-Петербург

Требование предъявить названные предметы не связано с проверкой технического состояния транспортного средства и не противоречит действующим нормативным правовым актам. Обязанность водителя иметь в автомобиле медицинскую аптечку и огнетушитель обусловлена требованиями Перечня неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств. При этом в соответствии с Наставлением по работе дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России сотрудник ДПС обязан контролировать соблюдение участниками дорожного движения установленных правил, нормативов и стандартов, действующих в области дорожного движения.

5 Габаритная высота принадлежащего мне автопоезда составляет 4,2 м, поскольку седло тягача находится несколько выше, чем положено. Какое наказание грозит за перевозку крупногабаритного груза без разреше-

Нормативные правовые акты, упоминаемые в ответах Департамента ОБДД МВД России читателям «За рулем»

2. Правила регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним в ГИБДД МВД России. Утверждены приказом МВД России от 24 ноября 2008 года № 1001.

3. Постановление Правительства РФ от 12 августа 1994 года № 938 «О государственной регистрации автомототранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации».

4. Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств, – приложение к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. Утверждены постановлением Совета Министров – Правительства РФ от 23 октября 1993 года № 1090.

Наставление по работе дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России. Утверждено приказом МВД России от 20 апреля 1999 года № 297.

6. ГОСТ Р 51709–2001 «Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки».

Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. Утверждены постановлением Совета Министров – Правительства РФ от 23 октября 1993 года № 1090.

Наставление по техническому надзору ГИБДД МВД России. Утверждено приказом МВД России от 7 декабря 2000 года № 1240.

9. Правила сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений. Утверждены постановлением Правительства РФ от 15 декабря 1999 года № 1396.

11. Положение о проведении государственного технического осмотра автомототранспортных средств и прицепов к ним в ГИБДД МВД России. Утверждено постановлением Правительства РФ от 31 июля 1998 года № 880.

Правила проведения государственного технического осмотра транспортных средств ГИБДД МВД России. Утверждены приказом МВД России от 15 марта 1999 года № 190.

ния? Слышал, что лишить прав и поставить машину на штрафстоянку могут только в том случае, если перевозишь крупногабаритный груз. Так ли это?**

Сергей Вихонен, Петрозаводск

Габаритные параметры транспортного средства, при превышении которых допускается движение только по специальным правилам, указаны в пункте 23.5 ПДД. Им, в частности, регламентирована габаритная высота – 4 метра, независимо от того, движется транспортное средство с грузом или без него. Ответственность за превышение параметра без специального разрешения предусмотрена частью 1 статьи 12.211 КоАП РФ: наложение на водителя административного штрафа в размере от 2 до 2,5 тыс. рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от 4 до 6 месяцев; должностные лица, ответственные за перевозку, наказываются штрафом от 15 до 20 тыс. рублей, юридические лица – от 400 до 500 тыс. рублей. При этом транспортное средство задерживают до устранения причины задержания и помещают на специальную стоянку, а если это невозможно – прекращают движение с помощью блокирующих устройств (часть 1 статьи 27.13 КоАП РФ).

6 В декабре прошлого года ЗР писал о «левом ксеноне». Почему ГИБДД никак не борется с этим? Какое наказание предусмотрено для нарушителей?

А. Рассанов, Свердловская обл.

Действующие в настоящее время нормативные акты не запрещают использовать фары с газоразрядными источниками света. При этом направление светового пучка должно быть отрегулировано в соответствии с ГОСТ Р 51709–2001, в противном случае водителя можно привлечь к ответственности по части 1 статьи 12.5 КоАП РФ. Это или предупреждение, или административный штраф в размере 100 рублей. Согласно Наставлению по техническому надзору ГИБДД МВД России проверку регулировки света фар могут проводить только сотрудники подразделений технического надзора ГИБДД и только с использованием специальных технических средств в ходе государственного технического осмотра и при надзоре за дорожным движением. Как вы понимаете, на практике такой контроль технически трудно осуществим и малоэффективен. В данной ситуации в большей мере приходится рассчитывать на сознательность автовладельцев и их взаимоуважение.

7 Меня остановили сотрудники патрульно-постовой службы за нарушение ПДД и по рации вызвали инспекторов ГИБДД, которые составили протокол. Насколько законны такие действия?

М. Турбовский, Пермь

В соответствии с законом Российской Федерации «О милиции» в обязанность ее сотрудников входит предотвращение и пресечение административных правонарушений, в том числе нарушений Правил дорожного движения. Поскольку сотрудники ППС не имеют полномочий на составление протоколов об административных правонарушениях в дорожном движении, они привлекли сотрудников Госавтоинспекции, которые и возбудили дело об административном правонарушении на основании статьи 28.1 КоАП РФ.

8 Слышал, что изменился порядок учета автомобилей по месту временной регистрации. Смогу ли я, имея прописку в Ингушетии, зарегистрировать машину в Москве, где сейчас работаю?

Усман Бадаев, Москва

Приказом МВД России от 24 ноября 2008 года № 1001 утверждены новые Правила регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним в ГИБДД МВД России, а также Административный регламент МВД России исполнения государственной функции по регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним. Указанные акты предусматривают, что транспортные средства, принадлежащие на правах собственности физическим лицам, могут быть зарегистрированы по месту их пребывания (регистрации) на период пребывания. При этом обстоятельства, не позволяющие произвести регистрацию по месту жительства их собственников, должны быть указаны в заявлении. Напомню, что прежде перечень этих обстоятельств был ограничен только проживанием в районах Крайнего Севера и местностях, приравненных к ним, длительной командировкой, военной службой, учебой и работой на судах дальнего плавания.

9 В июле истекает срок лишения водительского удостоверения (полтора года), а срок действия самого удостоверения заканчивается в апреле. Вернут ли мне старый документ или сразу выдадут новый? Надо ли будет при этом сдавать экзамены?

А. Яковлев, Смоленская обл.

В соответствии с частью 4 статьи 32.6 КоАП РФ по истечении срока лишения права управления транспортными средствами изъятое водительское удостоверение подлежит возврату по вашему требованию в течение рабочего дня. Согласно правилам сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений необходимо предъявить действующую медицинскую справку о годности к управлению транспортными средствами соответствующих категорий. После этого можно обращаться в экзаменационное подразделение ГИБДД по зарегистрированному месту жительства (пребывания) для замены водительского удостоверения, срок действия которого истек, новым. В этом случае необходимо также предъявить медицинскую справку, но сдавать какие-либо экзамены ни при возврате водительского удостоверения, ни при его замене не требуется.

10 Сколько пересечений проезжих частей на перекрестке двух дорог, если одна из них – с разделительной полосой?

Юрий Алёнкин, Екатеринбург

В соответствии с российскими Правилами дорожного движения проезжей частью считается элемент дороги для движения безрельсовых транспортных средств. Таким образом, у дороги с разделительной полосой две проезжие части. Исходя из этого, можно сказать, что в вашем случае на перекрестке два пересечения проезжих частей.

11 Новый автомобиль «Тойота» был поставлен на учет в июне 2003 года и проходил техосмотр в 2005-м и 2007-м. В этом году техосмотр назначен на июнь. На какой год будет назначен следующий осмотр? Можно ли пройти его в мае?

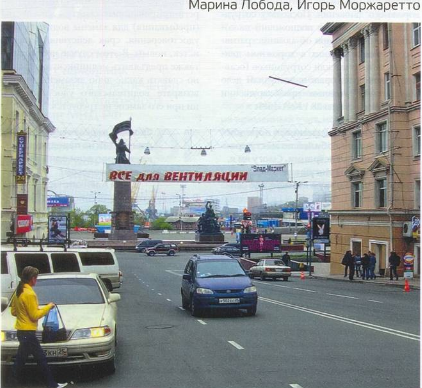
Эдуард Попов, Рязань

Периодичность государственного технического осмотра установлена постановлением правительства. Согласно ему ваш автомобиль, с времени выпуска которого прошло 7 лет (включая год выпуска), предстоит представлять на осмотр каждые 12 месяцев. Иными словами, следующий осмотр вы должны пройти в 2011 году. Сделать это ранее установленного срока разрешено приказом МВД России. В этом случае необходимо написать заявление на имя начальника подразделения Госавтоинспекции.

Ваши вопросы для начальника Департамента обеспечения безопасности дорожного движения МВД РФ Виктора Кирьянова направляйте по адресу: ***prihodko@zr.ru*** *– или по почте с пометкой «Прямая линия». Телефон отдела: (495) 608-55-81.*

Пошлины: заградительные или разорительные?

Марина Лобода, Игорь Моржаретто



Власти Приморья решили-таки снести самый большой на Дальнем Востоке (а то и в России) авторынок. Расположенный в одном из районов Владивостока, он давно привлекал внимание застройщиков, мечтавших соорудить здесь жилой комплекс. Но если в прежние годы даже намеки на перенос авторынка встречались всем населением в штыки – как покушение на «святое», на «честь и гордость» всего Приморья, то нынче перспективу застройки «Зеленки» (так ласково называют авторынок) восприняли индифферентно. Визитная карточка Владивостока – «Зеленый Угол» – безо всяких застройщиков фактически умирает и больше напоминает тихое кладбище, на котором покоятся вполне приличные (но не востребованные) иномарки. Торговцы, некогда бойкие, а ныне все сплошь с хмурыми лицами, сильно смахивают на кладбищенских смотрителей, редкие же посетители рынка – на скорбных родственников усопших.

ПУСТОЙ «УГОЛ»

С 12 января, когда вступили в действие новые заградительные пошлины, объем ввозимых через Владивосток японских машин упал в 18 раз – с нескольких тысяч до 50 штук в день. Продажи резко сократились, идет ликвидация фирм и сокращение штатов. Причина не только в пресловутых пошлинах, просто звезды над Приморьем так неудачно расположились: пошлины «догнали» грянувший кризис – рухнувший рубль и обвалившуюся покупательскую способность масс. Согласно подсчетам Владивостокской таможни, по этой причине в 2009-м федеральный бюджет недосчитается 1 млрд. долларов, доходы от таможенных сборов грозят обвалиться на 40%, а это прямые потери государства. Свои убытки пытаются подсчитать и дилеры на «Зеленом Углу» во Владивостоке.

– Все, что стоит на нашем участке, завезено еще до повышения ввозных пошлин, – продавец Николай Алексеевич одиноко слоняется меж рядами машин. – Выбор пока есть, да и цены вполне приемлемые, хотя по сравнению с прошлым годом мы слегка накинули, все-таки доллар растет. Но покупателей почти нет, потихоньку бизнес сворачиваю, – разводит руками дилер. – Раньше морячил, а когда весь флот приватизировали и на лом продали, пришлось заняться торговлей… Куда пойду? Надо думать. Миллионов не скопил, но на первое время семье хватит.

Николаю повезло: он ждал покупателя, которого «охмурил» пару дней назад. «Пришлось цену скинуть, но мы идем на уступки: пусть навар будет чуть меньше, зато машину продал – значит, за аренду места уже не платить, а это немалые деньги», – объясняет торговец. Многие просто забрали с рынков автомобили: бессмысленная «стоянка» обходится дорого. И тут потянулась цепочка: заморожена вся инфраструктура рынка, без работы охрана, обслуживавший машины персонал и сотни других людей, еще вчера бывших при деле – от оформления сделок до торговли чебуреками.

Тем, кто остался, непросто приходится: из-за шаткости рубля торговцы на рынке перешли к расчетам в долларах, поскольку машины в Японии приобретают за них, родимых. Но готовы взять часть в валюте, а другую – рублями. Торг уместен – в разумных пределах, конечно. Продавец идет на уступки, если видит серьезность намерений покупателя. Торгуют прошлогодним завозом; машин, ввезенных после 12 января, то есть по новым, повышенным пошлинам, на авторынке очень немного. Как пояснил Николай, чаще всего покупают машинки с двигателем объемом не более 1300 кубиков – и недорого, и практично (с учетом владивостокских пробок и проблемы парковок в городе).

– Но ведь и эти не берут, – безнадежно махнул рукой Николай Алексеевич. – А ведь чем дольше машина тут морозится, тем меньше на нее охотников: любой механизм должен работать, а не ржаветь под открытым небом.

И правда, пока мы беседовали, никто, кроме нас, на участке так и не появился.

Не лучше ситуация на втором по величине приморском авторынке – под Уссурийском: теперь он открыт лишь по выходным, но и в эти дни желающих отовариться куда меньше, чем продавцов. Хотя цены вполне щадящие: как сообщает местный автосайт, средняя стоимость популярного седана «Тойота-Королла» 2002 года выпуска, ввезенного в Приморье по старым пошлинам, осталась прежней – 10 тысяч долларов. Правда, доллар заметно потяжелел: где раньше выкладывали 280 тысяч, нынче приходится платить уже 350 тысяч «деревянных». Автоматически подорожали все легковые, грузовые машины, джипы, микроавтобусы и спецтехника. Цены автомобилей, ввезенных после 12 января, на Уссурийском рынке запредельные. Шутка ли, одна только растаможка пятилетней малолитражки с двигателем объемом 1500 см^3 обходится физическим лицам в 3500 долларов (до повышения пошлин – 1800 долларов).

– Об автомобилях с более мощными двигателями, таких как «Тойота-Марк II», «Тойота-Креста», «Ниссан-Седрик», «Ниссан-Лаурель» или «Ниссан-Глория», можете забыть, – говорят автодилеры. – Не сбудутся также мечты пенсионеров-дачников, которым приглянулись универсалы «Тойота-Пробокс» и «Тойота-Саксид». Недавно в порт «Славянка» прибыл теплоход, привез из Японии... восемь машин. Раньше его загружали под завязку, а брал он на борт 156 транспортных средств. Как вы думаете, капитан получит добро судовладельца на следующий рейс? – делятся торговцы.

Продавцы жалуются на отсутствие клиентов: те предпочитают отложить деньги на черный день, а не тратиться на дорогие покупки. Если раньше во Владивостоке было хорошим тоном менять машину каждые два-три года, то теперь, в эпоху финансового кризиса, не до роскоши.

ЧЕМ ЗАНЯТЬСЯ ТАМОЖЕННИКУ?

– Думаю, движение все же начнется, – демонстрирует осторожный оптимизм депутат Думы Владивостока Дмитрий Пенязь, сам автодилер. – Какие-то машины все-таки приходят, вот у нас уже по новым пошлинам заказали три штуки… Правда, раньше в месяц 200–300 машин заказывали. И очевидно, что в ближайшее время роста не будет. Торговля не идет: уходит 5–10 штук в день, тогда как раньше – от 3 до 5 тысяч. И это беда не только торговцев машинами – встали порты. На причалах «Металлиста» прежде хранилось около 7 тысяч машин – сейчас он пустой. На «Дальзаводе» стояло тысяч двадцать, ныне тоже пусто. Все склады позакрывались, а это ведь также занятость массы людей, это лицензии, за которые платили государству, это налоги, в конце концов, которые сейчас ниоткуда не поступают.

Я еще не сказал о моряках: коммерческие компании, которые фрахтовали либо имели свои суда, сейчас остались не у дел, пароходы, доставлявшие авто из Японии, в портах простаивают, – продолжает Дмитрий Пенязь. – Несут убытки люди, которые брали кредиты и покупали машины, кто брал в лизинг все эти «сетки» и переправлял машины на запад. Сейчас действуют лишь несколько крупных московских компаний, которые могут позволить себе порожний пробег туда-сюда, а все мелкие фирмочки умерли. Рынок грузоперевозок полностью встал! Поскольку нет машин отсюда, то нет смысла что-то везти сюда. За этим судьбы тысяч сибиряков и дальневосточников, попавших в крайне затруднительное положение и оказавшихся на грани банкротства.

Не лучше ситуация на «корейском направлении»: по признанию одного из менеджеров, корейская техника и так особым спросом не пользовалась, а нынче клиентов у компании почти не осталось.

К массовым сокращениям, перепрофилированию готовятся и «герои дня» – приморские таможенники, также в большом числе оставшиеся не у дел. С введением новых пошлин на автомобили огромное восьмиэтажное здание многоуровневой таможенной автостоянки в Морском торговом порту пустует, около 80% площадей оказались незанятыми. Содержать махину накладно, появилась идея перепрофилировать строение в городскую многоуровневую парковку. Только кому она нужна на режимной территории порта?

Что характерно, нет оптимизма и у дилеров облагодетельствованного правительством АВТОВАЗа: приморское представительство автогиганта заманивает покупателей... шестью машинами во дворе и двумя в выставочном зале.

– Не думаю, что благодаря новшествам в законодательстве наши продажи резко возрастут, – сообщил заместитель генерального директора ОАО «Даль-Лада» Юрий Ткачук. – Спрос на отечественные авто достаточно стабилен (около 500 машин в год) и, скорее всего, не изменится. Подержанные иномарки еще долго будут в ходу, в последние месяцы их завезли достаточно. Однако и у нас есть свои клиенты: «Ниву», например, часто берут как вторую машину для охоты и рыбалки.

...Когда-то Владивосток был городом моряков. Но флот рухнул и моряки переквалифицировались в автодилеры, принеся столице Приморья всероссийскую известность автогорода и создав целую индустрию – без малейшей поддержки из госказны.

– В автобизнесе заняты люди самостоятельные, с коммерческой жилкой, – убежден Дмитрий Пенязь. – Так что не пропадем, найдем новое дело. Не сразу, конечно, – многие пока ушли в неоплачиваемый отпуск в надежде, что рынок все-таки устаканится. Жаль, но наиболее крепкие бизнесмены собираются уезжать из страны – в Таиланд, в Китай, в Канаду, в Америку. Там хоть тоже кризис, а стабильности больше.

Конечно, уехать из Приморья смогут немногие. Десятки тысяч безработных останутся здесь без ясных перспектив трудоустройства. Проект депутата Госдумы Владимира Пехтина – построить в крае автосборочное производство и поставить к его конвейеру автодилеров и бывших сборщиков авто из «конструкторов», у многих вызвал недоумение. Из-за узости рынка сбыта, непомерных энерго- и транспортных тарифов японские автостроители и в «тучные» времена отвергли идею создания сборочного производства в Приморье. А строить завод в разгар кризиса способны только камикадзе. Словом, чем будут заниматься оставшиеся не у дел «малые» бизнесмены, покажет время. А жизнь подскажет. **ЗР**

НАША СПРАВКА

По итогам 2008 года оборот сферы автобизнеса в Приморском крае составил 21,5 млрд. рублей, или 23% оборота торговли Приморского края. В этом секторе экономики края было занято более 62 тыс. человек – 6,4% общей численности работающих. В своей основной массе это представители малого и среднего бизнеса и индивидуальные предприниматели. По мнению специалистов Управления государственной службы занятости населения по Приморскому краю, высвобождение работников из данной сферы деятельности окажет значительное влияние на рынок труда.

Плюс на минус

Об итогах работы российского автопрома в 2008 году – Игорь Моржаретто.

Вроде бы есть повод радоваться – в 2008 году с конвейеров наших автозаводов сошло почти 1,5 млн. легковых автомобилей, что на 13,9% больше, чем в 2007-м! Пик был достигнут в сентябре и октябре, когда за месяц в России выпускали по 140 тыс. легковушек. Значит, есть у нашего автопрома серьезный потенциал! Причем выросло как производство отечественных моделей (+ 5,1%), так и объем сборки иностранных (+ 30,2%).

Только праздник недолго продолжался: в конце года большинство предприятий легкового автомобилестроения пережило серьезный спад производства из-за сокращения продаж. В ноябре собрали машин на 8% меньше, а в декабре – уже на 16%. Задолго до Нового года практически все заводы вынуждены были закрыться на рождественские каникулы, которые у многих затянулись чуть ли не до весны. Тяжелее всех прошлый год пережил ГАЗ – производство автомобилей «Волга» упало почти вдвое, а новых машин «Волга-Сайбер» собрали всего 1,7 тыс. На СеАЗе выпуск микролитражек снизился в четыре раза, а в конце года был прекращен вовсе. На АВТОВАЗе по отчетам все вроде бы хорошо: выпуск автомобилей превысил в прошлом году 800-тысячный рубеж, то есть увеличился по сравнению с позапрошлым на 8,9%. Но в конце 2008-го продажи упали наполовину, и к концу февраля остатки машин выпуска 2008 года на заводе превышали 100 тыс. шт. Вообще же из-за кризиса заводы (все вместе) недовыпустили 50–60 тыс. легковых автомобилей.

Сборочные заводы иностранных брендов в большинстве своем закончили год в плюсе. Так, на «Автоторе» собрали свыше 108 тыс. автомобилей; на ТагАЗе увеличили объемы сборки более чем на 35%…

В целом все «иностранные» заводы выпустили в прошлом году свыше 590 тыс. автомобилей – на 30,2% больше, чем в 2007-м; их доля в общем объеме производства легковых автомобилей составила 40,3%.

Что ждет российский автопром в 2009-м? Увы, все прогнозы носят лишь прикидочный характер; если суммировать самые неблагоприятные и оптимистические и вывести «среднее арифметическое», получится, что нас ждет падение производства примерно на 25%. Хотя правительство делает все возможное, чтобы удержать системообразующую отрасль на плаву.

«Наши действия в автомобильной промышленности направлены в первую очередь на защиту рабочих мест – порядка 500 тыс. в автопроме и 1,5 млн. по цепочке – и поддержку инвестиций в строительство десятков новых заводов, – сообщил министр промышленности РФ В. Христенко. – Одновременно с защитными мерами принят ряд решений, направленных на поддержку спроса. Это прежде всего государственный заказ. Активно ведется и работа по кредитному обеспечению предприятий отрасли».

В целом государственная программа поддержки автопрома может обойтись стране в 220 млрд. рублей. Поможет ли она предприятиям, узнаем очень скоро. И очень опечалимся, если гигантские средства уйдут в песок. Но это уже будет «заслугой» конкретных руководителей конкретных заводов. ЗР

ПРОИЗВОДСТВО ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РФ, 2008 год*

ЗАВОД/ МАРКА/ МОДЕЛЬ	2008 год	2007 год	Изменение, %
ГАЗ	21 936	39 003	–44
в т. ч. ГАЗ-3102	2849	6022	–53
ГАЗ-31105	16 735	32 283	–48
«Волга-Сайбер»	1717	–	–
«Соллерс-Набережные Челны» (ФИАТ, «СанЙонг»)**	36 222	21 804	66
АВТОВАЗ	801 563	735 897	9
в т. ч. «классика»	203 181	212 060	–4
ВАЗ-2107	175 523	181 124	–3
ВАЗ-2105	27 658	30 936	–10,6
Семейство «Приора»	38 427	121 019	–68
ВАЗ-2170 (седан)	111 621	33 833	230
ВАЗ-2172 (хэтчбек)	60 633	–	–
Семейство «Самара»	207 251	193 876	7
ВАЗ-2114	117 85	109 401	7,7
ВАЗ-2115	76 004	73 934	2,8
Семейство «Калина» ВАЗ-1117 (универсал)	28 359	57	–
ВАЗ-1118 (седан)	64 683	49 972	29,4
ВАЗ-1119 (хэтчбек)	43 162	43 143	0
«Лада 4х4» (бывш. «Нива»)	44 246	42 853	3
УАЗ	30 953	31 869	–3
в т. ч. УАЗ-315195 «Хантер»	15 683	17 175	–8,7
УАЗ-3163 «Патриот»	12 610	12 055	4,6
АМУР («Автомобили и моторы Урала») («ZX Ландмарк», «Джили СК-1»)	698	4225	–83,5
СеАЗ	1291	4901	–74
«ИжАвто»	59 317	71 398	–17
в т. ч. ВАЗ-2104	20 922	21 908	–4,5
«КИА-Спектра»	32 575	39 625	–18
«КИА-Соренто»	5817	6531	–11
Группа компаний «Автотор»	108 458	106 368	2
в т. ч. КИА	31 172	13 288	135
«КИА-Маджентис»	1132	1011	12
«КИА-Сид»	28 938	11 527	151
БМВ (3-я, 5-я серии, Х3)	6414	4521	42
«Джи-Эм» – Сев. Америка: «Хаммер», «Шевроле», «Кадиллак»	6779	4156	63
«Джи-Эм-ДАТ» («Шевроле»)	58 012	44 401	31
«Шевроле-Лацетти»	54 159	26 190	107
«Шевроле-Эпика»	3589	1816	98
«Чери»	6081	40 002	–85
«Джи-Эм-АВТОВАЗ» («Шевроле-Нива»)	54 649	55 079	–1
«Автофрамос» («Рено-Логан»)	72 648	72 110	1
«Форд» («Форд-Фокус»)	64 967	69 088	–6
«Джи-Эм» («Опель-Антара», «Опель-Астра», «Шевроле-Каптива»)**	41 159	5668	626
«Тойота» («Тойота-Кэмри»)	6275	–	–
«Фольксваген» («Фольксваген-Пассат», «Шкода-Октавия», «Шкода-Фабия»)**	62 234	1198	5095
ВСЕГО	1 468 579	1 293 094	13,6

*По данным «АСМ-Холдинга».
**Некоторые иностранные производители в своих отчетах не дают разбивку по моделям, указывая лишь общее количество выпущенных автомобилей.

Невозвращенцы

Кредитование покупки авто, которое еще вчера считали бесспорным благом, сегодня обернулось для многих заемщиков неразрешимой проблемой. Что делать, когда у вас на руках, кроме нового авто, еще и кредитный договор, платить по которому больше нечем? В тонкостях невозврата долгов банкам разбирался Александр Добин.



НЕУВАЖИТЕЛЬНАЯ ПРИЧИНА

История для сегодняшнего дня довольно обычная и, к сожалению, не придуманная. В июле прошлого года приятель взял в кредит на три года «Ниссан Х-Трейл» (1 121 000 руб.). В месяц нужно было платить около 25 000 руб., что не составляло ощутимых потерь для бюджета высокооплачиваемого служащего. В январе наш герой лишился должности, поскольку закрылся филиал зарубежной компании. На руках остались раздраженная безработная жена, трехлетний ребенок и почти миллион долга за новый автомобиль.

В подобной ситуации оказались тысячи россиян, связавшихся с автокредитованием. Выкручиваются кто как может: один пустился в бега от банка, другой пытается избавиться от обременительного авто, третий увяз в судебных тяжбах. Если вы попали в число «невозвращенцев», главное, о чем надо помнить, – банк не виноват в ваших бедах и по-прежнему ждет своевременного возврата своих денег, зачастую не желая вдаваться в нюансы. Потеря работы для банка уважительной причиной не является. Поэтому несколько советов для тех, кто взял машину в кредит, но утратил платежеспособность.

КАНИКУЛЫ ОТ КРЕДИТА

Во-первых, ни в коем случае не прячьтесь от банка, когда наступил срок очередного платежа. Как только стало понятно, что вы банкрот, важно максимально быстро самому прийти к кредитору. Разговор будет неприятным, но угрозы для жизни и здоровья нет, а посему повторяйте про себя: «Все, что не убивает, делает меня сильнее». Перед визитом вместе с юристом внимательно перечитайте договор, особенно пункты о форс-мажоре: ищите, за что можно зацепиться, подавая заявление об отсрочке платежа.

Банк может предложить отправить вас на «кредитные каникулы» либо удлинить время кредитования. Надежды рассчитаться с банком купленным автомобилем немного. Существует якобы негласная внутрибанковская инструкция – только деньгами! По заверениям банкиров, если заемщик попал в трудное финансовое положение, они готовы пойти ему навстречу, – разумеется, не от доброго сердца. Просто им выгоднее сделать небольшие уступки, нежели заниматься взиманием залога и его продажей.

Однако раздают такие льготы не всем. У банков в почете только «дисциплинированные заемщики, испытывающие временные финансовые трудности». Критериев отбора хороших клиентов, к которым банк может проявить лояльность, несколько. В первую очередь рассматривается кредитная история: были ли просрочки, сколько лет заемщик пользуется услугами банка, как выплачивал другие кредиты. Весомым аргументом может стать оформление квартиры, дома, второго автомобиля или земельного участка в качестве дополнительного залога. На худой конец поможет поручитель со стабильным доходом.

Если банк отпускает на кредитные каникулы, то вы максимум на шесть месяцев освобождаетесь от погашения кредита, выплачивать банку придется только проценты. По истечении отсрочки платежи пересчитываются и, увы, возрастают. Другое решение проблемы временного безденежья – переоформление кредитного договора на больший срок, а значит, перерасчет ежемесячных платежей в сторону уменьшения. Тут уже вам выбирать, платить ли три года вместо одного (или пять вместо трех).

БЫВАЕТ И ХУЖЕ

Худшее, что может быть, – судебное разбирательство. Практика показывает, что такие суды банк выигрывает практически всегда. Когда до вашего имущества добираются судебные приставы, ни о каких компромиссах речь уже не идет. Несознательному заемщику может грозить уголовная ответственность по статье 159 УК РФ, если банк сумеет доказать, что получение кредита происходило с целью присвоения средств и заемщик изначально не собирался выплачивать долг. Доказательством могут послужить объемы полученных кредитов, характерные действия неплательщика (например, попытки скрыться, не отвечать на телефонные звонки) и др.

Кроме того, банк имеет право на совершенно законных основаниях продать долг третьему лицу. Этот пункт всегда прописан в кредитном договоре. Третьими лицами, как правило, выступают так называемые службы безопасности банка, а попросту говоря, коллекторы. Получать согласие заемщика на подобную продажу банк не обязан.

Главное, ввязываясь в автокредит, постарайтесь занимать сумму меньшую, чем имеете на руках. Идеальный вариант – не больше 20–30% стоимости авто. **ЗР**

СОВЕТЫ ЭКСПЕРТОВ



Эмиль ЮСУПОВ, директор департамента управления сетью и продажами «Абсолют Банка»

Для клиента, который столкнулся с затруднениями при обслуживании своего автокредита и решил избавиться от автомобиля, самый безболезненный способ – найти покупателя на машину, который согласится погашать за него кредит или сразу выплатить банку сумму долга. Механизм реализации содержит требование о перечислении покупателем средств на счет заемщика в банке, договор залога расторгается по факту внесения денежных средств на счет. Если суммы от продажи обеспечения не хватает на полное погашение кредита, мы осуществляем реструктуризацию остатка долга в зависимости от текущих финансовых возможностей заемщика. В большей части случаев сохраняется первоначальный срок кредитного договора, однако платеж существенно снижается за счет погашения большей части кредита.



Алишер ЗАХИДОВ, представитель Общества защиты прав потребителей

Как только вы поняли, что не в состоянии выплачивать оставшуюся часть кредита, постарайтесь договориться с банком о фиксировании суммы. То есть сам кредит и проценты по нему – это и есть ваш долг, который должен быть возвращен в условленное время. Сумму долга необходимо письменно зафиксировать в соглашении о расторжении договора. Это сложно, но возможно. Таким образом вы обезопасите себя от банковского «счетчика».

Подсчитайте все свои финансовые обязательства. Если они превосходят четыре ежемесячные зарплаты, обращайтесь в банк по вопросу реструктуризации долга. При этом обязательно платите, пусть и не полностью. В квитанции указывайте: «Очередной платеж по кредиту». Пунктуальность облегчит вам жизнь, если дело дойдет до суда. Помните: банку в нынешних условиях очень невыгоден очередной мертвый кредит – кредитор пойдет вам навстречу, если увидит, что вы хоть что-то платите.

Циничный совет: все имущество, на которое можно потенциально обратить взыскание, необходимо переоформить и пользоваться им по доверенности, оформленной в простой письменной форме. Зарегистрируйте в вашу квартиру ребенка, зарплату получайте только в кассе, а не на карту, подготовьте документы о временной нетрудоспособности.

Если все-таки придется что-то продавать, то учтите, что наиболее ликвидны золото в монетах, ювелирные изделия, достаточно крупные драгоценные камни, мобильная электроника (ноутбуки, смартфоны, КПК). Так вы сможете получить средства для погашения кредита на ближайшие месяцы и начать переговоры о реструктуризации не как неплательщик, а как добросовестный заемщик, оценивающий ситуацию на перспективу.

Обретения и потери

В России начали продавать обновленный пикап «Форд-Рейнджер» в топовой комплектации «Уайлдтрэк» (Wildtrack). Юрий Нечетов собрался на нем в горы, и вот что из этого вышло. Фото автора.

«Классная машина! Кабина двухрядная – как раз вчетвером поместимся. Кузов здоровенный – все снаряжение и вещи закинуть можно, не придется даже ставить на крышу бокс для лыж! А полный привод – то, что нужно в горах зимой!!!» Восторженные мысли крутились в голове, пока шел по стоянке к танкоподобному синему пикапу. «Рейнджер» в нарядной, со всякими прибамбасами комплектации «Уайлдтрэк» напоминал громадную яркую игрушку для выросших, но так и не повзрослевших мужчин.

БИЛЕТ ЭКОНОМ-КЛАССА

Он только появился в России – конечно, с самой большой кабиной «дабл кэб» и полным приводом, иные пикапы в нашей стране не признают. Оно и понятно: если в остальном мире пикап – это рабочая машина, мини-грузовик, который сгодится и с маленькой двухместной кабиной, и с обычным задним приводом, то у нас в абсолютном большинстве случаев это универсальный автомобиль на каждый день и недорогой (относительно, конечно) заменитель вседорожника: если цены на «Форд-Эксплорер» начинаются с 1 миллиона 300 тысяч рублей, то «Уайлдтрэк» стоит только 933 тысячи, а базовая модификация «Рейнджера» обойдется и вовсе в 746 тысяч рублей – дешевле паркетного «Эскейпа» и даже несерьезной «Куги»! В общем, этакий билет эконом-класса в суровый мир настоящих джиперов. К билету прилагаются все атрибуты профессионального вседорож-



» Для лучшего охлаждения в тяжелых условиях увеличена площадь передних воздухозаборников, а набор из нескольких пластиковых элементов вместо цельного бампера удешевляет ремонт в случае повреждения.



Примечательное совпадение: высота пола и ширина заднего дверного проема одинаковы и составляют 550 мм. Высоковато, узковато, но для современных «Рейнджеру» (модель производится с 1998 года) пикапов – норма.

Интерьер обновленного пикапа стал гораздо более стильным и симпатичным. Трансмиссия управляется двумя старыми добрыми рычагами, причем длина и ходы рычага коробки укорочены. Под рулем видна «кочерга» стояночного тормоза; в вытянутом положении она упирается в колено, что страхует от ошибки тронуться на ручнике.



На передней панели три круглых дисплея «внедорожного информационного центра» с компасом, указателями продольного и поперечного кренов, а также наружной и внутренней температуры.

Ford Ranger Wildtrack

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	5170
ширина	1805
высота	1762
база	3000
колея спереди	1475
сзади	1470
дорожный просвет	205
Радиус поворота, м	6,8
Снаряженная масса, кг	1850
Полная масса, кг	2985
Полезная нагрузка, кг	1075
Масса прицепа, кг	3000
Время разгона 0–100 км/ч, с	14,1
Макс. скорость, км/ч	158
Топливо	ДТ
Запас топлива, л	70
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	7,8
городской цикл	10,9
смешанный цикл	8,9

КОНСТРУКЦИЯ: рамная.

ДВИГАТЕЛЬ: турбодизельный Duratorq TDCi, Р4, 16 клапанов, 2,5 л, 105 кВт/143 л.с. при 3500 об/мин, 330 Н·м при 1800 об/мин; расположен спереди продольно.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная с подключаемым передним мостом, М5, раздаточная коробка с понижающей передачей.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – передняя торсионная на двойных поперечных рычагах, задняя зависимая рессорная; тормоза – спереди дисковые вентилируемые, сзади барабанные; шины 245/70R16.

ника – одного железа на полмиллиона! И при этом вы с полным основанием можете отвергать упреки в жадности – у пикапов свой особый шарм…

НЕПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ СУЖДЕНИЯ

На другой день собрался с семейством в магазин – дочери ахнули от восторга, увидев этого красавца у дома! Правда, жена, взобравшись в кабину в своей узкой юбке, поинтересовалась: «А как мы будем сюда карабкаться в горнолыжных ботинках?». Да-а-а, как-то я об этом не подумал… «Зато там внизу рама! Можно по всяким колдобинам сколько угодно прыгать!» В ответ изогнулась бровь: «И где это мы собираемся прыгать?».

Дочери, которые вдвоем весят, как я один, тоже нашли к чему придраться: и двери сзади узкие (да там больше чем полметра!), и тесно им, видите ли, и вещи некуда положить! Зато кожа, серебристый пластик и вообще весь интерьер в стиле хай-тек очень понравились. Когда же выяснилось, что тут CD-чейнджер на шесть дисков, читающий формат MP3, да в нише помещается еще десяток дисков на смену, симпатии к автомобилю взыграли с прежней силой.

А уж с каким пренебрежением можно смотреть на всякие дефекты дорожного покрытия! Здоровенные колеса и прочнейшие подвески позволяют плевать на них со второго этажа. Если, конечно, не особенно обращать внимание на дергающий всю машину тяжелый задний мост. Обнаглев, я ходом проскочил лежачего полицейского – в кузове что-то громыхнуло, детские помпоны взлетели до потолка, глаза округлились: «Это порожняком жестковато, а загрузим снаряжение – мягче пойдет!» Убедил. Хотя сколько там весят наши лыжи против тонны стандартной нагрузки…

Выбрав какой-то безлюдный поворот, чуть поддал газку и красиво так прошел его веером – в салоне паника: «Эта машина опасная! Вон ее как заносит!». Конечно, я за 30 секунд как дважды два объяснил дамам, что они ничего в автомобилях не смыслят, это, мол, я сам пробую тягу, а вообще-то «рейндж» очень безопасная машина – тут и ремни с натяжителями, и поду-

шек целых четыре, а в нашем «Фокусе» всего одна! В глазах экипажа читалось сомнение, в моей голове мелькало: «Задний привод… Ломовой момент… Минимальная загрузка ведущих колес… Никаких систем стабилизации… И 3 тысячи с лишком километров промороженного, заснеженного или слякотного асфальта! Может, десяток мешков с песком в кузов забросить? Но как я объясню это на границе?». Ехать-то мы собрались в Словакию.

Вечером, выловив шваброй из уголков кузова наши покупки, крепко задумался...

ЭКСПЕРТ... С ФЕНОМ

На другой день, отмыв машину, отправился в лес на фотосессию. Снега выпало до той поры немного – закопаться нигде не удалось, но холмы и просеки поборозди изрядно. Вот основные впечатления.

Руль маленький (диаметр 380 мм), удобный, но регулируется лишь по высоте, и то символически – на 30 мм. Управление точное, информативное, хотя радиус разворота великоват: без малого 7 метров. Переключения коробки передач четкие, с небольшими ходами. Посадка плотная, локоть упирается в дверь. У симпатичного кресла с монограммой Wildtrack на спинке развитая боковая поддержка, но лишь две регулировки, хотя продольная – четверть метра! Выберет ее полностью лишь баскетболист, но тогда на тесном втором ряду места совсем не останется. При этом сзади три ремня – вообще-то, «Рейнджер» машина пятиместная. Любопытно, что подогрев обоих передних кресел включается одновременно одним выключателем, а обогрев наружных зеркал отсутствует вовсе – ну и затейники оснащали этот «Форд»!

Новый мотор – блеск! Тихий и мощный, он уверенно тянет с самого низа, а крутится без какого-либо напряга до пяти тысяч – и это дизель на грузовике! Правда, заставляет машину сильно дрожать на холостых оборотах. Со столь широким рабочим диапазоном пониженная передача в раздатке понадобится нечасто. Подключение переднего моста жесткое, без дифференциала, и допускается, как всегда в такой схеме, лишь на скользких покрытиях при невысоких скоростях. Проходимость хорошая, но если уж застрял на заднем приводе, «передок» не поможет, для включения муфты RFW (Remote Free Wheel) машина, как правило, должна прокатиться хотя бы четверть метра. Так что лучше подключать передние колеса заранее.

Подвески, рассчитанные на тонну груза, порожняком прожать не так уж просто, так что диагональное вывешивание на пикапе наступает гораздо раньше, чем на обычном вседорожнике. К сожалению, доступный в Европе LSD – многодисковый дифференциал повышенного трения для заднего моста – в России заказать невозможно.

Случайно нажал на сигнал – позор! Столь тщедушное вяканье даже «Матизу» издавать стыдно! А в сочетании с грозной внешностью «Рейнджера» и вовсе смахивает на возглас кастрированного борца сумо… Система отопления тоже филонила: даже в легкий мороз на окнах растаяли не все узоры. Зато обрадовал скромный расход топлива: лишь около 9 л/100 км за весь тест.

Попытка двинуть симпатичную такую рулонную штору на грузовом отсеке успехом не увенчалась: после мойки она замерзла насмерть. А поскольку задний борт пристегивается ремнями изнутри, то проникнуть в кузов оказалось вообще невозможно. Следующий час я провел в гараже с феном в руках – отогревал эту чертову штору! Между делом прикидывал, как она будет выглядеть после перегона в Словакию и смогу ли достать из кузова лыжи и всякие сумки...

ТРЕЗВЫЕ МЫСЛИ

В общем, это стало последней каплей и формальным поводом к тому, чтобы принять трезвое решение – отправиться в поездку на обычном «Фокусе». Безо всякого полного привода и грозной внешности.

Значит ли это, что «Рейнджер» плох? Отнюдь! Просто пикап – машина очень специфическая. Он, как тяжелые туристские ботинки или сапоги: в горах, в грязи им цены нет, но бежать в таких марафон не стоит. И даже носить изо дня в день не очень удобно, хотя любителей такого стиля немало. Выбирая пикап, вы приобретаете одни качества ценой потери других – попробуйте трезво соотнести приобретения и потери. Вам приходится вывозить из леса туши убитых кабанов? Доставлять стройматериалы на дачу в глуши? Буксировать трехтонный катер с тонной топлива в кузове? Или, может, вы состоятельный фермер? Тогда добро пожаловать в стан пикаповодов! И «Рейнджер Уайлдтрэк» – это, пожалуй, одна из самых нарядных обувок среди тех, которые подойдут для такой работы… ЗР





При включении полного привода на тахометре загорается пиктограмма замыкания муфты RFW. Ее действие, как у колесных муфт: разъединяя одну полуось, она исключает вращение переднего редуктора и карданного вала в режиме 2H (задний привод), что уменьшает расход топлива.

Высота бортов увеличена на 60 мм, благодаря чему объем грузового отсека вырос на 166 л и достиг 1266 л. Однако входящий в комплектацию «Уайлдтрэк» пластиковый вкладыш уменьшил размеры кузова – вместо стандартных 1530x1456x465 мм я намерил лишь 1470x1360x420 мм. Сворачивающаяся штора-жалюзи – опция ценой 48 тыс. руб.



Имидж – что?

Еще недавно выбор корпоративного транспорта ограничивался, по сути, двумя моделями – «Фольксвагеном-Каравелла» и «Мерседесом-Виано». Теперь добавился еще один реальный претендент – «Хёндай Н-1». Во втором поколении он стал вполне представительным, комфортабельным и быстроходным, считает Юрий Нечетов. Фото автора.

С «Хёндай Н-1» я впервые познакомился года полтора назад в Сеуле. Уже тогда он показался мне совершенно непохожим на предшественника образца 1996–2000 годов – римейк «Мицубиси-Спейс Гир». И вот макси-вэн от «Хёндай» в Москве и в полном моем распоряжении на ближайшую неделю.

ALL INCLUSIVE

Стартеру пришлось потрудиться несколько секунд, прежде чем промороженный 20-градусным «минусом» мотор схватил и ровно зарокотал. Молодец, иные дизели сегодня отдыхают. Посадка очень высокая, поэтому полностью опускаю кресло – и без того видно все окрестности поверх крыш легковушек. Так, теперь руль по высоте подстроить. По длине колонки – никак? Ну и не надо, мне нормально. Прожужжали сервоприводы больших наружных зеркал, небольшое внутреннее смогло показать лишь часть обширного восьмиместного салона – можно ехать.

Тесная стоянка позволила оценить маневренность крупного вагона – отлично! Пока мотор холодный, еду не спеша, пытаясь отыскать обещанный подогрев сидений – нет его! Как нет и обогрева зеркал, и очистителя на заднем окне – такая вот версия.

Разнообразием комплектаций корейцы отродясь не балуют. Формально их две, в обеих неплохой список оборудования: ABS, две подушки безопасности, электроприводы стекол и зеркал, кондиционер, две печки, аудиосистема, противотуманные фары, легкосплавные колесные диски. Как отдых в Турции – олл инклюзив, и точка! Все различия – система стабилизации, форточки на дверях и двухцветная окраска, за них придется доплатить 34 000 руб. Любопытно, что наличие или отсутствие обогрева зеркал в «верхней» комплектации никак не сказывается на цене – 1 154 890 руб. за эту машину с ESP. Для любознательных: 105-сильная «Каравелла» минимального уровня дороже на 20%, а близкая к тестовому автомобилю – почти вдвое.

ВАГОН С ПЕРЦЕМ

Тем временем мотор прогрелся, я привык к габаритам вагона и поехал более уверенно. У очередного светофора оказался в первом ряду и при старте совершенно легко, безо всякого труда уехал от пелетона легковушек! Ну-ка, ну-ка… Да нет, точно – летит как ужаленный!

Все дело в великолепном дизеле D4CB, который при объеме 2,5 л развивает 170 л.с. и 392 Н·м. Единственный предлагаемый в России силовой агрегат снабжен турбонаддувом изменяемой геометрии, имеет ровную, плавно нарастающую от 1000 об/мин характеристику и прекрасно тянет в диапазоне 1500–4000 об/мин. А тональностью пульсирующего рыка агрегат больше напоминает харлеевский V-Twin, чем ординарную «четверку»!

Подбор передаточных чисел таков, что пятая передача получается вполне рабочей и обеспечивает уверенный, энергичный разгон с 70 км/ч без необходимости переключаться вниз. Конструкторам еще бы чуть поработать над приводом управления пятиступенчатой

НАША СПРАВКА

«Хёндай Н-1» второго поколения дебютировал на Сеульском моторшоу-2007. Выпускается в единственном варианте длины и высоты, с одной или двумя боковыми дверями, подъемной или распашной задней. Семейство включает в себя цельнометаллический фургон объемом 5,2 м³ и грузоподъемностью 1111 кг, комби или микроавтобус на 7, 8, 9, 12 мест. Силовой агрегат – турбодизель 2,5 л (110, 136 или 170 л.с.). Наряду с пятиступенчатой механической коробкой передач предусмотрены четырех- и пятиступенчатая автоматические. Шасси и бортовой грузовик Н-1 Truck пока производят на базе машины предыдущего поколения. В Россию новый Н-1 поставляют только как восьмиместный микроавтобус с наиболее мощным двигателем и механикой.

Пятиметровый «Хёндай Н-1» превосходит размерами стандартные модификации «Фольксвагена-Каравелла» и «Мерседеса-Виано» и лишь малость не дотягивает до длиннобазных.



Интерьер аккуратный, хотя раздвоенные передние стойки несколько затрудняют обзор. Расположенный на консоли рычаг коробки и прижатый к креслу ручник оставляют посередине широкий проход.



Автомобиль очень просторен внутри: ширина салона – 1650 мм, высота – 1280 мм. Во втором ряду две сдвижные двери и большой трехместный диван; две его части имеют раздельные регулировки, причем продольная составляет 400 мм!

HYUNDAI H-1

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм:	
длина	5125
ширина	1920
высота	1925
база	3200
колея спереди	1685
сзади	1660
Дорожный просвет	190
Радиус поворота, м	5,6
Снаряженная масса, кг	2282
Полная масса, кг	3030
Время разгона 0–100 км/ч, с	14,5
Максимальная скорость, км/ч	180
Топливо	ДТ
Запас топлива, л	75
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	7,1
городской цикл	10,9
смешанный цикл	8,5

КОНСТРУКЦИЯ: несущий кузов.

ДВИГАТЕЛЬ: ТД D4CB, Р4, 16 клапанов, 2,5 л, 125 кВт/170 л.с. при 3800 об/мин, 392 Н·м при 2000–2500 об/мин, расположен спереди продольно.

ТРАНСМИССИЯ: заднеприводная, М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – спереди типа «Мак-Ферсон», сзади зависимые пружинные; тормоза – дисковые, спереди вентилируемые; шины – 215/70R16.

коробкой передач, а то расположенный на консоли коротенький рычажок иногда словно цепляется за что-то. И ходы его маленькими не назовешь.

Длинный массивный автомобиль очень стабилен на дороге, но сочетание столь высокой тяговооруженности с задним приводом, да еще зимой, заставляет иногда напрягаться систему стабилизации, которая в корне пресекает занос сбросом газа. Да и не пристало солидному вагону мести хвостом в поворотах!



Просвет под защитой двигателя и задним редуктором составляет 190 мм, а под порогами в середине базы – четверть метра, что обеспечивает довольно длинной машине хорошую геометрическую проходимость.

ЗДОРОВЫЙ ПРАГМАТИЗМ

На подъемнике убедился, что новый «Хёндай Н-1» снизу совсем не похож на предшественника. Прежде всего, у него нет рамы! Машина первого поколения, как и «Мицубиси-Спейс Гир», базировалась на шасси знаменитого «Паджеро» – с рамой, прочной ходовой, а часто и с полноценной вседорожной трансмиссией. Как оказалось, мини-вэну все эти навороты не очень нужны: жить ему приходится в основном на асфальте, а потому все лишнее – долой! Теперь у «аш-первого» несущий кузов, реечное рулевое управление, обычные «макферсоны» спереди и зависимая подвеска (как у ВАЗ-2101) сзади. Мягкие подвески и большие колеса 215/70R16 охраняют покой кузова на выбоинах и трамвайных рельсах, а большего от них требовать не приходится. При этом дисковые тормоза по кругу – тоже намек на асфальтовое предназначение машины.

***

Недавно позвонил читатель – начальник транспортного отдела одной компании: советовался насчет покупки корпоративной машины. Раньше, мол, в качестве таковой служил «Шевроле-Сабёрбен» – тот еще автобус! На мое предложение присмотреться к Н-1 засомневался: «Что подумают партнеры о нашем положении, если мы пришлем за ними в аэропорт «Хёндай»?» – «Скорее всего, что вы умеете считать деньги». Собеседник недоверчиво хмыкнул. ЗР



У Н-1 огромный багажник, но никаких вариантов его трансформации не предусмотрено. А для лыж и прочих длинномеров лишь семисантиметровая щель под арматурой сиденья.



Для мелких вещей лишь два небольших перчаточника да карманы в дверях. Причем в передних двухэтажные – нижний расположен на уровне пола; в него иногда попадаешь ногой при выходе из машины.



Третий ряд просторный (ширина по плечам – 158 мм) и без проблем примет трех взрослых пассажиров. Подушка дивана неподвижна, регулируется лишь угол наклона секторов разрезной (60:40) спинки.

Входи, Ломоносов!

В 2008 году «Группа ГАЗ» выиграла тендер на поставку школьных автобусов. Об этих машинах рассказывает Алексей Липман.







Дисциплинированные ребята обязаны пристегиваться!

В нижней секции правого зеркала отлично видны обе подножки.

Ниже основной подножки – дополнительная механическая.



На селе общественного транспорта мало, а школы есть далеко не в каждой деревне. Не топать же детям за знаниями, как когда-то Ломоносову, приставшему к рыбному обозу! Еще в 1998 году появился ГОСТ Р 51160-98 «Автобусы для перевозки детей», а сегодня появились новые варианты небольших машин на базе «газелей», ведь при малочисленности юных умов в деревне большой автобус ни к чему.

Максимум внимания уделен безопасности. Автобусы будут только ярко-желтого цвета и с надписями «ДЕТИ». Наружные зеркала снабжены подогревом, чтобы у водителя всегда был хороший обзор. Скорость – не выше 60 км/ч, за этим проследит ЭСУД. Контроллер надежнее значка с ограничением на задней двери! При попытке тронуться с открытой дверью двигатель заглохнет. На ходу при скорости больше 3 км/ч блокировка отключается – от случайного толчка двигатель не остановится. Машина оснащена звуковым сигнализатором включения задней передачи. Кроме того, в комплектацию входят два огнетушителя и две аптечки.

Если водителю надо обратиться к непоседливым пассажирам, в его распоряжении есть переговорное устройство. Его, кстати, можно переключить и на наружную работу – чтобы предупредить зазевавшихся пешеходов или сказать пару слов другому участнику движения.

Для малышей есть выдвижная подножка ниже основной. Водитель хорошо видит поднимающихся в салон ребят в дополнительной секции правого зеркала. Дверной проем снабжен поручнями и особым стопором, то есть дверь сама не закроется. Форточки боковых окон разные для обычных и для панорамных (устанавливаются на заводе по заказу) стекол. Последние несколько затеняют салон и предназначены для машин, используемых в южных регионах страны. Для детей – десять кресел с поясными ремнями безопасности. Около каждого ряда сидений есть тревожная кнопка, как в самолете. Место рядом с водителем предназначено для сопровождающего. В задней части салона находится стеллаж для сумок и портфелей.

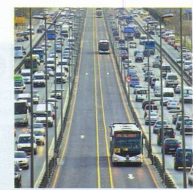
Микроавтобусы подготовлены в заднеприводном (модель 322121) и полноприводном (модель 322171) вариантах. Для Крайнего Севера предусмотрены дополнительная термоизоляция кузова и автономный отопитель салона. Словом, хорошая машина. И кто знает, скольким талантам не даст затеряться в глуши скромный школьный автобус! ЗР



Приключения начались

Через три континента проложена трасса второго пробега Renault Trucks Adventure, стартовавшего в Нордкапе (Норвегия) и финиширующего 1 июля в Кейптауне (ЮАР). На трассу вышли по шесть грузовиков моделей «Керакс» и «Шерпа», маршрут протяженностью 30 000 км проложен через Россию. По дороге машинам предстоит побывать и на жаре, и на холоде, в сухой пустыне и во влажных тропических лесах.





Метробус по-турецки

Проект «Метробус» (или иначе Bus Rapid Transit Concept, BRT), поддерживаемый муниципалитетом Стамбула и фирмой «Даймлер», получил в США премию Sustainable Transport Awards. Речь идет о концепции общественного транспорта на основе автобусов, курсирующих по выделенной трассе длиной 29 км со средней скоростью 40 км/ч при полном отсутствии пробок. В день 150 четырехосных автобусов перевозят более 530 000 человек, «убирая» тем самым с улиц до 70 000 легковых авто! Удельный (на одного пассажира) расход топлива составляет лишь 0,3 л/100 км с соответствующим снижением вредных выбросов.

Электро-«Коннект»

В Женеве «Форд» представил версию «Турнео-Коннект BEV», полностью оправдывающую свое название: машина заряжается от электроразъема. На месте бензобака литий-ионные батареи, питающие 50-киловаттный двигатель на протяжении 160 км пробега. При этом максималка достигает 113 км/ч. Такой развозной автомобиль считают наиболее подходящим для работы в качестве такси, при отелях и т. п.

Интересно, что эта машина получила обновленный дизайн, который в течение года появится и на обычных «Фордах-Турнео» – независимо от рыночного успеха или неуспеха его электрособрата.



Красная «Пантера»

Фирма «Розенбауэр» выпустила на взлетные полосы аэропортов настоящую «Пантеру» – так назван сверхмощный (1000 л.с.) пожарный автомобиль, которому под силу залить пеной бетон для аварийной посадки, потушить вспыхнувший самолет в считаные минуты (тем более что дольше заниматься этим делом, по сути, бесполезно). Четырехосное шасси выдерживает солидный груз воды, а дистанционно управляемый из кабины лафет подает ее на расстояние до 55 м по командам экипажа, защищенного от высокой температуры специальным термостойким ветровым стеклом.





«Ниссан» с коммерческой жилкой

Компания «Ниссан» представила на Женевском автосалоне многофункциональный мини-вэн NV200, построенный на модифицированной переднеприводной платформе B-класса. Автомобиль длиной 4,4 м имеет три версии: фургон, способный принять 771 кг поклажи в грузовой отсек объемом 4,1 м^3, семиместный «комби» со складывающимися сиденьями второго и третьего рядов и чисто пассажирская машина, также семиместная. Бензиновый (1,6 л, 108 л.с.) и дизельный (1,5 л, 86 л.с.) двигатели работают в паре с пятиступенчатой механической коробкой передач. Подвески типичны для этого класса машин: стойки «МакФерсон» спереди и балка на рессорах сзади. В базовую комплектацию входят ABS и пара фронтальных подушек, на заказ – ESP и еще две боковые подушки. Предполагаемая стоимость владения должна быть очень низкой благодаря конструкции, удачно противостоящей повреждению внутренних элементов при ДТП. Продажи NV200 в Японии начнутся весной, в Европе – осенью; позже машина появится в Китае и других странах.



ЦЕНЫ

Марка, модель	Год выпуска	Гарантия, лет/тыс. км	Цена	Кол-во дверей/мест	Двигатель			Привод **	Тип*** КП, кол-во ступеней	Дилер
					Рабочий объем, л.	Тип*, число цилиндров	Мощность, л. с.			
FIAT										
Albea	2008	2/б.о.	367 000р.	4/5	1.4	Б,Р4	78	П	М,5	«АвтоЦентр ВОСТОК» (495) 221-7777, www.fiat-vostok.ru
Bravo	2008	2/б.о.	650 000р.	5/5	1.4	Б,Р4	120	П	М,5	«АвтоЦентр ВОСТОК» (495) 221-7777, www.fiat-vostok.ru
Punto	2008	2/б.о.	410 000р.	3/5	1.4	Б,Р4	78	П	Р,5	«АвтоЦентр ВОСТОК» (495) 221-7777, www.fiat-vostok.ru
Ford										
Fiesta NEW	2008	2/100	388 000р.	3/-	1.3	Б,Р4	82	П	М,5	«Нью-Йорк Моторс-Москва» (495)737-04-05, www.nymm.ru
Focus	2009	2/100	388 700р.	3/-	1.4	Б,Р4	80	П	М,5	«Нью-Йорк Моторс-Москва» (495)737-04-05, www.nymm.ru
Fusion	2009	2/100	457 000р.	5/-	1.4	Б,Р4	80	П	М,5	«Нью-Йорк Моторс-Москва» (495)737-04-05, www.nymm.ru
Mondeo	2008	2/100	545 300р.	4/-	1.6	Б,Р4	125	П	М,5	«Нью-Йорк Моторс-Москва» (495)737-04-05, www.nymm.ru
S-MAX	2008	2/100	744 700р.	5/5	2.0	Б,Р4	145	П	М,5	«Нью-Йорк Моторс-Москва» (495)737-04-05, www.nymm.ru
Hyundai										
Elantra	2008	3/100	605 900р.	5/5	1.6	Б,Р4	122	П	А,4	ООО «КОРЕЯ МОТОР» (495)795-2515, www.koreamotor.ru
Getz	2008	3/100	378 290р.	5/5	1.4	Б,Р4	97	П	М,5	BLOCK (495)730-4499, www.blokmotors.ru
i30	2009	5/120	530 900р.	5/5	1.4	Б,Р4	109	П	М,5	BLOCK (495)730-4499, www.blokmotors.ru
i30	2008	5/120	530 900р.	5/5	1.4	Б,Р4	109	П	М,5	ООО «КОРЕЯ МОТОР» (495)795-2515, www.koreamotor.ru
Santa Fe	2008	3/100	1 147 038р.	5/5	2.7	Б,Р4	189	П	А,4	ООО «КОРЕЯ МОТОР» (495)795-2515, www.koreamotor.ru
Tucson	2008	3/100	798 900р.	5/5	2.0	Б,Р4	142	4х4	М,5	BLOCK (495)730-4499, www.blokmotors.ru
Mazda										
3	2008	3/100	625 000р.	4/-	1.6	Б,V4	105	П	М,5	«Независимость - Mazda» (495)785-4808, www.mazdacenter.ru
6	2008	-/-	852 000р.	4/5	2.5	Б,Р4	170	П	А,5	«Независимость - Mazda» (495)785-4808, www.mazdacenter.ru

Марка, модель	ABS	EBD	Сист. курсовой устойчивости	Усилитель экстр. торможения	Подушки безопасности	Круиз-контроль	Маршрутный компьютер	Кондиционер	Климат-контроль	Центральный замок 4*	Сигнализация, иммобилайзер	Усилитель рулевого управления 5*	Омыватели фар	Ксеноновые фары	Противотуманные фары	Аудиосистема 6*/число динамиков	CD-чейнджер	Мультифункциональный руль	Информационный дисплей	Парктроник	Датчик дождя	Электростеклоподъемники	Электропривод зеркал	Обогрев зеркал	Электропривод сидений	Обогрев сидений	Обогрев лобового стекла	Люк	Кожаный салон	Легкосплавные колеса	Релинги
FIAT																															
Albea					1		■	■		ЦЗ	■	Э			■	-						2	■	■							
Bravo	■	■	■		4		■		■	ЦЗ	■	Э				CD/6			■			4	■	■						■	
Punto	■	■		■	2		■	■	■	ЦЗ	■	Э			■	CD/6		■	■			■	■	■		■				■	
Ford																															
Fiesta NEW					1					-	■	Г				-															
Focus			■		1		■			ЦЗ		Г				-		■	■			■	■	■							
Fusion	■	■		■	4					-	■	Г				-							■								
Mondeo	■	■		■	7		■	■		ЦЗ	■	Г				Есть		■	■			■	■	■							
S-MAX	■	■		■	7		■	■		ЦЗ		Г			■	Есть		■	■			■	■	■							
Hyundai																															
Elantra	■	■			2			■		ЦЗ	■	Г				-/6						■	■	■		■					
Getz					■					ЦЗ		Г				-/4						■									
i30 (2009)	■	■			■			■		ЦЗ		Э				-/4						■	■	■		■				■	
i30 (2008)	■	■			6			■		ЦЗ		Э				-/4						■	■	■		■					
Santa Fe	■	■			4		■		■	ЦЗ	■	Г			■	-/6						■	■	■	■	■	■				■
Tucson	■	■			■			■		ЦЗ		Э				-/4						■	■	■		■				■	
Mazda																															
3	■	■		■	■		■		■	ЦЗ		Г	■		■	CD		■	■			■	■			■				■	
6	■	■	■	■	■	■	■		■	ЦЗ	■	Г	■		■	CD		■	■		■	■	■	■						■	

* **Б** - бензиновый, **Д** - дизельный, **ТД** - дизельный с турбонаддувом, **Г** - гибридный (расположение цилиндров : **Р**-рядные, **V** - V -образные, **Ор** - оппозитные, **W** - дубль V 12 -ти цилиндровые), ** **П** - передний, **З** - задний, **4х4** - полный, *** **М** - механическая, **А** - автоматическая, **Р** - роботизированная, **В** - с вариатором, 4* **ЦЗ** - центральный замок, **ДУ** - с дистанционным управлением, 5* **Г** - гидравлический, **Э** - электрический, 6* **CD** - устройство для чтения компакт-дисков с радиоприемником, **Т** - кассетная магнитола, **R** - радиоприемник

Марка, модель	Год выпуска	Гарантия, лет/тыс. км	Цена	Кол-во дверей/мест	Двигатель: Рабочий объем, л.	Двигатель: Тип*, число цилиндров	Двигатель: Мощность, л. с.	Привод **	Тип*** КП, кол-во ступеней	ABS	EBD	Сист. курсовой устойчивости	Усилитель экстр. торможения	Подушки безопасности	Круиз-контроль	Маршрутный компьютер	Кондиционер	Климат-контроль	Центральный замок 4*	Сигнализация, иммобилайзер	Усилитель рулевого управления 5*	Омыватели фар	Ксеноновые фары	Противотуманные фары	Аудиосистема 6*/число динамиков	CD-чейнджер	Мультифункциональный руль	Информационный дисплей	Парктроник	Датчик дождя	Электростеклоподъемники	Электропривод зеркал	Обогрев зеркал	Электропривод сидений	Обогрев сидений	Обогрев лобового стекла	Люк	Кожаный салон	Легкосплавные колеса	Рейлинги	Дилер
Mazda																																									
CX-7	2008	3/100	1 279 000р.	4/5	2.3	Б,Р4	238	4x4	А,6	■	■	■	■	■	■	■	■	■	ЦЗ	■	Г	■	■	■	CD/9	■	■			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		«Независимость - Mazda» (495)785-4808, www.mazdacenter.ru
CX-9	2008	3/100	1 713 000р.	4/5	3.7	Б,Р4	277	4x4	А,6	■	■	■	■	■	■	■	■		ЦЗ	■	Г	■	■	■	CD	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		«Независимость - Mazda» (495)785-4808, www.mazdacenter.ru
Mercedes-Benz																																									
C-Klasse 200 K	2008	2/б.о.	1 585 000р.	4/5	1.8	Б,Р4	184	З	А,5	■	■	■	■	7	■	■	■	■	ЦЗ	■	Г	■	■	■	CD		■	■		■	■	■	■	■	■				■		«АВИЛОН» (495)730-4444, www.avilon.ru
CLC-Klasse 180	2008	2/б.о.	1 280 000р.	3/5	1.8	Б,Р4	143	З	А,5	■	■	■	■	6	■	■	■	■	ЦЗ	■	Г	■	■	■	CD		■	■		■	■	■	■	■	■			■	■		«АВИЛОН» (495)730-4444, www.avilon.ru
E-Klasse 230	2008	2/б.о.	1 895 000р.	5/5	3.0	Д,V6	204	З	А,7	■	■	■	■	6	■	■		■	ЦЗ	■	Г	■	■	■	CD		■	■		■	■	■	■	■	■			■	■	■	«АВИЛОН» (495)730-4444, www.avilon.ru
GL-Klasse K 280	2008	2/б.о.	2 130 000р.	5/5	2.5	Б,V6	231	4x4	А,7	■	■	■	■	6	■	■		■	-	■	Г	■	■	■	CD		■	■		■	■	■	■	■	■			■	■		«АВИЛОН» (495)730-4444, www.avilon.ru
M-Klasse ML 350	2008	2/б.о.	2 985 000р.	5/5	3.5	Б,V6	272	4x4	А,7	■	■	■	■	6	■	■		■	ЦЗ	■	Г	■	■	■	CD	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			■	■	■	«АВИЛОН» (495)730-4444, www.avilon.ru
Mitsubishi																																									
Grandis	2009	3/100	$33 950	5/5	2.4	Б,Р4	165	П	М,5	■	■		■	■		■		■	ЦЗ		Г			■	CD/4			■			■	■	■		■						BLOCK (495)231-19-91, www.block-mitsubishi.ru
Outlander XL	2009	3/100	$36 250	5/5	2.4	Б,Р4	170	4x4	М,5	■	■		■	■		■		■	ЦЗ	■	Г			■	CD/6	■	■	■			■	■	■		■				■	■	BLOCK (495)231-19-91, www.block-mitsubishi.ru
Pajero Sport	2009	3/100	$38 290	4/5	3.2	Д,-	165	4x4	М,5	■	■			■			■	■	ЦЗ		Г			■	-	■		■			■				■					■	BLOCK (495)231-19-91, www.block-mitsubishi.ru
Nissan																																									
Micra	2009	3/100	474 500р.	4/5	1.2	Б,Р4	80	П	А,4	■	■		■	4		■	■		ДУ		Э	■		■	CD/4		■		■		2	■	■		■						«Автоцентр ОВОД» (495)787-53-53, www.ovod.ru
Murano NEW	2008	3/100	1 665 500р.	5/5	3.5	Б,V6	249	4x4	В	■	■	■	■	■	■	■		■	ДУ		Г	■	■	■	CD/11	■	■	■	■	■	4	■	■	■	■	■		■	■	■	«АвтоСпецЦентр» (495)786-2222, www.autonissan.ru
Note	2008	3/100	498 000р.	4/5	1.4	Б,Р4	88	П	М,5	■	■		■	2			■		ДУ		Э	■			-						2	■	■		■						«Автоцентр ОВОД» (495)787-53-53, www.ovod.ru
Pathfinder	2008	3/100	1 391 000р.	5/7	2.5	Д,Р4	174	4x4	М,6	■	■	■	■	■		■			ДУ		Г	■			CD/4						■	■	■		■	■			■		«АвтоСпецЦентр» (495)786-2222, www.autonissan.ru
Teana NEW	2008	3/100	1 006 500р.	4/5	2.5	Б,V6	182	П	В	■	■	■	■	6	■	■		■	ДУ		Г	■	■	■	CD	■	■	■	■		4	■	■	■	■			■	■		«Автоцентр ОВОД» (495)787-53-53, www.ovod.ru
Teana NEW	2008	3/100	906 500р.	5/5	2.5	Б,V6	182	П	В	■	■		■	■	■	■		■	ДУ		Г	■		■	CD/6	■	■	■			■	■	■		■	■					«АвтоСпецЦентр» (495)786-2222, www.autonissan.ru
Tiida	2008	3/100	606 400р.	5/5	1.6	Б,Р4	110	П	М,5	■	■		■	4			■		ДУ		Э	■			CD/4		■				4	■	■		■						«Автоцентр ОВОД» (495)787-5353, www.ovod.ru
Tiida	2008	3/100	555 800р.	4/5	1.6	Б,Р4	110	П	М,5	■	■		■	■			■		ДУ		Э	■			CD/4		■	■			■	■	■		■	■					«АвтоСпецЦентр» (495)786-2222, www.autonissan.ru
X-Trail	2008	3/100	1 021 000р.	5/5	2.0	Б,Р4	141	4x4	М,6	■	■	■	■	6	■	■		■	ДУ		Г	■		■	CD/6	■	■			■	4	■	■		■				■	■	«Автоцентр ОВОД» (495)787-5353, www.ovod.ru
X-Trail	2008	3/100	1 011 000р.	5/5	2.0	Б,Р4	141	4x4	М,6	■	■	■	■	■	■	■	■	■	ДУ		Э	■		■	CD/6	■	■	■		■	■	■	■		■	■			■	■	«АвтоСпецЦентр» (495)786-2222, www.autonissan.ru
Renault																																									
Clio III	2008	3/100	509 500р.	3/5	1.6	Д,Р4	110	П	А,4	■	■	■	■	■	■			■	ДУ		Э			■	Есть/4			■		■	■	■									«Автоцентр ОВОД» (495)787-5353, www.ovod.ru

* Б - бензиновый, Д - дизельный, ТД - дизельный с турбонаддувом, Г - гибридный (расположение цилиндров : Р-рядные, V - V -образные, Ор - оппозитные, W - дубль V 12 -ти цилиндровые), ** П - передний, З - задний, 4x4 - полный, *** М - механическая, А - автоматическая, Р - роботизированная, В - с вариатором, 4* ЦЗ - центральный замок, ДУ - с дистанционным управлением, 5* Г - гидравлический, Э - электрический, 6* CD - устройство для чтения компакт-дисков с радиоприемником, Т - кассетная магнитола, R - радиоприемник

Марка, модель	Год выпуска	Гарантия, лет/тыс. км	Цена	Кол-во дверей/мест	Двигатель			Привод**	Тип*** КП, кол-во ступеней	ABS	EBD	Сист. курсовой устойчивости	Усилитель экстр. торможения	Подушки безопасности	Круиз-контроль	Маршрутный компьютер	Кондиционер	Климат-контроль	Центральный замок 4*	Сигнализация, иммобилайзер	Усилитель рулевого управления 5*	Омыватели фар	Ксеноновые фары	Противотуманные фары	Аудиосистема 6*/число динамиков	CD-чейнджер	Мультифункциональный руль	Информационный дисплей	Парктроник	Датчик дождя	Электростеклоподъемники	Электропривод зеркал	Обогрев зеркал	Электропривод сидений	Обогрев сидений	Обогрев лобового стекла	Люк	Кожаный салон	Легкосплавные колеса	Релинги	Дилер
					Рабочий объем, л.	Тип*, число цилиндров	Мощность, л. с.																																		
Renault																																									
Koleos	2008	3/100	832 000р.	5/5	2.5	Б,Р4	171	4x4	А	■	■		■	■	■			■	ДУ		Э	■		■	Есть/6		■	■		■	■	■	■		■				■	■	«Автоцентр ОВОД» (495)787-53-53, www.ovod.ru
Laguna III HATCHBACK	2008	2/б.о.	885 450р.	5/5	2.0	Б,Р4	150	П	А,6	■	■	■	■	■	■	■		■	ДУ		Г	■		■	Есть/8		■	■		■	■	■	■		■	■		■	■		«Автоцентр ОВОД» (495)787-53-53, www.ovod.ru
Megane Sedan	2008	2/б.о.	483 550р.	5/5	1.6	Б,Р4	110	П	А,4	■	■		■	■		■	■		ДУ		Э				-						■										«Автоцентр ОВОД» (495)787-53-53, www.ovod.ru
Symbol NEW	2008	2/б.о.	362 750р.	4/5	1.4	Б,Р4	98	П	М,5					■		■			ДУ		Г			■	Есть/4		■	■			■										«Автоцентр ОВОД» (495)787-53-53, www.ovod.ru
Skoda																																									
Octavia Tour	2009	2/б.о.	500 000р.	5/5	1.6	Б,Р4	102	П	М,5	■				■		■			ЦЗ		Г			■	-/4			■			■	■	■		■						«ВЕНТУС» (495)234-39-13, www.ventus.ru
SsangYong																																									
Kyron	2009	3/100	913 000р.	5/5	2.0	Д,Р4	141	4x4	А,5	■	■		■	2				■	ДУ		Г			■	-		■			■	4	■	■		■	■			■	■	«АвтоЦентр ВОСТОК» (495)221-7777, www.ssangyong-vostok.ru
Rexton	2009	3/100	1 165 000р.	5/5	2.7	Д,Р5	165	4x4	А,5	■	■	■	■	2				■	ДУ	■	Г			■	CD		■	■		■	4	■	■	■	■	■		■	■	■	«АвтоЦентр ВОСТОК» (495)221-7777, www.ssangyong-vostok.ru
Volkswagen																																									
Caddy	2008	2/б.о.	640 000р.	4/5	1.6	Б,Р4	102	П	М,5	■	■		■	2			■		ЦЗ	■	Г				-/4						■	■	■								«Авто Ганза» (495)787-5588, www.autohansa.ru
Golf Plus	2008	2/б.о.	732 854р.	5/-	1.6	Б,Р4	102	П	А,6	■	■		■	6				■	ДУ		Э	■		■	CD/4						■	■	■		■						«Автотрейд АГ» (495)995-1220, www.autotrade-ag.ru
Golf V	2008	2/б.о.	782 000р.	5/5	1.6	Б,Р4	102	П	А,5	■	■		■	6				■	ЦЗ	■	Г	■			CD/6						■	■	■		■						«Авто Ганза» (495)787-5588, www.autohansa.ru
Golf Plus	2008	2/б.о.	783 000р.	5/5	1.6	Б,Р4	102	П	М,5	■	■		■	6				■	ЦЗ	■	Г	■			CD/6						■	■	■		■						«Авто Ганза» (495)787-5588, www.autohansa.ru
Jetta	2008	2/б.о.	669 380р.	4/5	1.6	Б,Р4	102	П	А,6	■	■		■	6				■	ЦЗ	■	Г	■			CD/6						■	■	■		■						«Авто Ганза» (495)787-5588, www.autohansa.ru
Jetta	2008	2/б.о.	683 600р.	4/5	2.5	Б,Р4	102	П	А,6	■	■		■	6			■	■	ЦЗ		Г	■		■	CD/4						■	■	■		■						«Автотрейд АГ» (495)995-1220, www.autotrade-ag.ru
Multivan	2008	2/б.о.	1 929 000р.	5/7	2.5	ТД,Р5	131	П	М,5	■	■	■	■	6	■	■		■	ЦЗ	■	Г	■		■	CD/6		■	■	■	■	■	■	■		■				■		«Авто Ганза» (495)787-5588, www.autohansa.ru
Passat	2008	2/б.о.	893 370р.	4/5	1.8	Б,Р4	160	П	М,5	■	■	■	■	6	■	■	■	■	ДУ	■	Э			■	CD/4			■			■	■	■		■	■					«Автотрейд АГ» (495)995-1220, www.autotrade-ag.ru
Passat B6	2008	2/100	828 400р.	4/5	1.8	Б,Р4	160	П	А,6	■	■	■	■	■	■	■		■	ДУ	■	Э	■		■	-/8		■	■		■	■	■	■	■	■	■		■	■		«Автоцентр Немецкий Дом» (495)785-84-84, (495)221-68-00, www.nemdom.ru
Passat TSI Comfortline	2008	2/б.о.	873 000р.	4/5	1.8	Б,Р4	160	П	М,6	■	■	■	■	8	■			■	ДУ	■	Э			■	CD/8			■			■	■	■	■	■	■					«Атлант-М» (495)777-6-505, www.atlant-m.ru
Passat TSI Highline	2008	2/б.о.	960 000р.	4/5	1.8	Б,Р4	160	П	М,6	■	■	■	■	8	■	■		■	ДУ		Э	■	■	■	CD/8		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			■		«Атлант-М» (495)777-6-505, www.atlant-m.ru
Passat	2009	2/б.о.	1 080 000р.	4/5	1.8	Б,Р4	165	П	А,6	■	■	■	■	6	■	■		■	ЦЗ	■	Г	■	■	■	CD/6		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■		«Авто Ганза» (495)787-5588, www.autohansa.ru
Polo	2008	2/б.о.	543 400р.	5/5	1.4	Б,Р4	80	П	А,6					2					-		-										■	■	■		■						«Авто Ганза» (495)787-5588, www.autohansa.ru
Touareg GP TDI 4 motion	2008	2/б.о.	1 857 000р.	5/5	2.5	ТД,V5	174	4x4	А,6	■	■	■	■	8	■	■		■	ДУ	■	Г	■	■	■	CD/10		■	■	■		■	■			■	■			■	■	«Атлант-М» (495)777-6-505, www.atlant-m.ru
Touareg	2009	2/б.о.	2 529 000р.	5/5	3.0	ТД,V6	225	4x4	А,6	■	■	■	■	6	■	■		■	ЦЗ	■	Г	■	■	■	CD/10		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	«Авто Ганза» (495)787-5588, www.autohansa.ru
Touran	2008	2/б.о.	1 057 000р.	5/5	1.9	Д,Р4	105	П	М,5	■	■	■	■	6	■	■		■	ЦЗ	■	Г	■			CD/6						■	■	■		■	■				■	«Авто Ганза» (495)787-5588, www.autohansa.ru

* Б - бензиновый, Д - дизельный, ТД - дизельный с турбонаддувом, Г - гибридный (расположение цилиндров : Р-рядные, V - V-образные, Ор - оппозитные, W - дубль V 12-ти цилиндровые), ** П - передний, З - задний, 4х4 - полный, *** М - механическая, А - автоматическая, Р - роботизированная, В - с вариатором, 4* ЦЗ - центральный замок, ДУ - с дистанционным управлением, 5* Г - гидравлический, Э - электрический, 6* CD - устройство для чтения компакт-дисков с радиоприемником, Т - кассетная магнитола, R - радиоприемник

СТОА и АВТОСЕРВИС

СТОА	ТЕЛЕФОН	АДРЕС	САЙТ	ВИД УСЛУГ**	МАРКА АВТОМОБИЛЯ	СТОИМОСТЬ НОРМО-ЧАСА
BLOCK	495-730-02-92	ул. Перовская, д. 1	www.blockmotors.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Hyundai	675 руб.
BLOCK	495-730-02-82	ул. Перовская, д. 1	www.block-mitsubishi.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Mitsubishi	55 $
РЕДЕГИ	495-926-92-92	Магистральный пер., д. 3, стр.1	www.redegi.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Suzuki, Kia, Chery	800-1250 руб.
«Независимость-Mazda»	495-785-48-08	Ярославское ш., д. 27	www.mazdacenter.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Mazda	прейскурант
«АвтоЦентр Восток»	495-221-77-77	ул. Б. Семеновская, д. 42	www.vostokauto.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О, Н	Kia, SsangYong, Fiat	780 руб.
«АвтоЦентр Восток»	495-221-77-77	ул. Б. Семеновская, д. 42	www.vostokauto.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О, Н	Hyundai	780 руб.
Автоцентр «НЕМЕЦКИЙ ДОМ»	495-785-84-84	Спартаковская пл., д. 1/7	www.nemdom.ru	СР, КР, ТО , Г, А , О	Volkswagen AG	1550 руб.
«АВТО ГАНЗА»	495-787-55-88	ш. Энтузиастов, 27А	www.autohansa.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Volkswagen	1090-2090 руб.

** **СР** - слесарный ремонт, **КР** - кузовной ремонт, **ТО** - техническое обслуживание, **Г** - гарантийное обслуживание, **А** - установка аксессуаров, **О** - в наличии оригинальные запчасти, **Н** - в наличии неоригинальные запчасти

МАГАЗИНЫ ЗАПЧАСТЕЙ И АКСЕССУАРОВ

ФИРМА	ТЕЛЕФОН	АДРЕС	САЙТ	ГРУППА ЗАПЧАСТЕЙ*	МАРКА АВТОМОБИЛЯ
«МАЗДААВТО»	495-771-52-52	ул. Гиляровского, д. 47, стр. 5	www.auto-goods.ru	Д, Тр, Х, Тм, Р, П, К, Э, А, В, О, Н	Mazda, Nissan, Ford, Toyota, BMW
BLOCK	495-730-02-92	ул. Перовская, д. 1	www.blockmotors.ru	А, В, О	Hyundai
BLOCK	495-730-02-82	ул. Перовская, д. 1	www.block-mitsubishi.ru	А, В, О	Mitsubishi
«Независимость-Mazda»	495-785-48-08	Ярославское ш., д. 27	www.mazdacenter.ru	Д, Тр, Х, Тм, Р, П, К, Э, А, В, О	Mazda
«АВТО ГАНЗА»	495-787-55-88	ш. Энтузиастов, 27А	www.autohansa.ru	Д, Тр, Х, Тм, Р, П, К, Э, А, В, О,Н	Volkswagen
«АвтоЦентр Восток»	495-221-77-77	ул. Б. Семеновская, д. 42	www.vostokauto.ru	Д, Тр, Х, Тм, Р, П, К, Э, А, В, О,Н	Kia, Hyundai, Fiat, SsangYong

* **Д** - двигатель, **Тр** - трансмиссия, **Х** - ходовая часть, **Тм** - тормозная система, **Р** - рулевое управление, **П** - подвеска, **К** - кузов, **Э** - электрооборудование, **А** - дополнительное оборудование, аксессуары, **В** - все группы запчастей, **О** - оригинальные запчасти, **Н** - неоригинальные запчасти

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.*	
		min	max
200 000	ВАЗ-21054	154 800	175 940
	ВАЗ-21074	168 900	–
	ВАЗ-21041	185 000	–
250 000	ВАЗ-2113 «Лада-Самара» хэтчбек	218 900	223 700
	ВАЗ-2114 «Лада-Самара» хэтчбек	233 800	256 610
	ВАЗ-1118 «Лада-Калина» седан	240 100	304 300
	ВАЗ-2115 «Лада-Самара» седан	240 100	288 800
300 000	Chery Amulet	262 000	–
	Chery QQ6	263 500	288 500
	Chevrolet Lanos	264 400	302 400
	ВАЗ-1117 «Лада-Калина» универсал	265 500	304 300
	ВАЗ-1119 «Лада-Калина» хэтчбек	266 600	304 300
	ГАЗ-31105	267 500	346 200
	Lifan Breez седан	270 000	339 000
	Daewoo Matiz	273 000	314 000
	Daewoo Nexia	276 000	307 000
	ВАЗ-2170 «Лада-Приора» седан	278 700	363 450
	Great Wall Peri	280 000	325 000
	Chevrolet Spark хэтчбек 5D	282 420	397 720
	ВАЗ-2111 универсал	284 100	296 100
	Hyundai Getz 2009	292 900	503 690
	ВАЗ-2121 «Нива»	295 000	–
	Lifan Breez хэтчбек	297 000	323 000
	ВАЗ-2172 «Лада-Приора» хэтчбек	298 900	373 100
	Geely MK	299 000	359 000
350 000	Chery Kimo (S12)	302 000	306 750
	FIAT Panda	305 000	355 000
	Peugeot 107 3D	309 000	334 000
	ВАЗ-2131 «Нива»	312 900	–
	Peugeot 107 5D	317 000	342 000
	UAZ Hunter	320 000	365 000
	ГАЗ-3102	322 000	390 300
	FAW Vita хэтчбек	327 000	–
	FAW Vita седан	333 000	–
	Peugeot 206 седан	339 000	400 000
	FIAT Albea	339 000	399 000
	Peugeot 206 3D	341 000	436 300
	KIA Picanto	342 000	431 000
	KIA Spectra	342 000	403 000
	FIAT Grande Punto 3D	350 000	625 000
400 000	Peugeot 206 5D	351 000	446 300
	Citroën C2	353 000	415 000
	Chevrolet Aveo седан	356 130	483 340
	Chevrolet Aveo хэтчбек 3D	361 360	508 670
	Skoda Fabia	364 000	529 000
	BYD F3	365 000	394 000
	Chevrolet Aveo хэтчбек 5D	371 360	519 120
	BYD F3-R	374 000	394 000
	Chery Fora	375 000	–
	Citroën C3	379 000	424 000
	Geely Vision	380 000	425 000
	Peugeot Partner VU	381 000	–
	Opel Corsa 3D	384 900	811 000
	Peugeot 207 3D	390 000	447 000
	Brilliance M2	390 000	440 000
	Opel Corsa 5D	394 900	700 500
	KIA Rio	399 000	469 000
	FIAT Doblo Cargo	399 000	460 000
	Great Wall Sailor	399 000	430 000
	ТагАЗ Vortex Estina	399 000	615 650
	SEAT Ibiza	399 900	470 412
450 000	Peugeot 207 5D	401 000	531 000
	Citroën Berlingo First	404 300	–
	Chevrolet Lacetti хэтчбек	408 720	604 920
	Nissan Almera Classic	415 900	540 000
	Chevrolet Lacetti седан	419 950	616 650
	FIAT Grande Punto 5D	420 000	520 000
	Opel Combo	422 900	595 900
	UAZ Pickup	430 000	470 000
	Nissan Micra	430 500	576 800
	Chevrolet Niva	432 860	441 320
	Volkswagen Polo	437 557	571 686
	Skoda Octavia Tour	439 000	630 000
	ТагАЗ Tager	439 900	599 900
	Ford Focus	442 700	529 000
	Peugeot Partner VP	443 000	515 000
	Ford Fiesta New	444 400	554 400
	SEAT Cordoba	449 900	–
500 000	UAZ Patriot	455 000	545 000
	Ford Fusion	457 000	582 000
	Skoda Fabia Combi	459 000	579 000
	FIAT Doblo Panorama	459 000	529 000
	Great Wall SUV G5	460 000	499 000
	Citroën C4 Coupé New	463 000	504 000
	Nissan Note	463 400	621 200
	Chevrolet Rezzo	464 400	485 300
	Renault Megane седан	467 650	695 650
	Citroën C4 хэтчбек New	469 000	513 000
	KIA Cee'd 5D хэтчбек	474 360	641 324
	Suzuki Swift	477 000	565 000
	KIA Cerato New	479 000	559 000
	Chevrolet Lacetti универсал	479 150	591 350
	Great Wall Wingle	480 000	500 000
	Hyundai Matrix	483 890	581 790
	Skoda Praktik	485 000	–
	Volga Siber	487 400	557 300
	KIA Cee'd Wagon	487 492	641 324
	Opel Meriva	487 500	804 100
	Volkswagen Caddy	494 000	836 678
	Chery Cross Eastar (B14)	499 000	–
550 000	Mazda 2	503 000	640 000
	KIA Cee'd 3D	507 860	637 840
	Peugeot 308 5D	509 000	589 000
	KIA Cee'd SW	511 612	656 600
	Opel Astra 5D	511 700	788 300
	Honda Jazz	513 000	562 000
	Hyundai Elantra New	514 395	719 145
	FIAT Panda 4x4	515 000	–
	Citroën Berlingo New	515 900	612 900
	Hyundai Elantra 2009	523 845	728 595
	Hyundai i30	530 900	715 900
	Volkswagen Golf	533 239	1 023 333
	Citroën Xsara Picasso	534 000	–
	Chery Tiggo	536 310	595 520
	Mitsubishi Lancer X	539 000	998 226
	Skoda Octavia	539 000	839 000
600 000	Renault Megane хэтчбек	550 500	662 000
	Skoda Roomster	555 000	645 000
	FIAT 500	555 000	590 000
	Suzuki SX4 седан	555 000	619 500
	Nissan Tiida	555 800	669 400
	Opel Astra седан	556 700	688 300
	Mazda 3	568 000	800 000
	SEAT Leon New	569 900	999 900
	Suzuki SX4 хэтчбек	571 000	708 000
	Opel Astra универсал	571 700	803 300
	Suzuki Jimny	576 500	628 000
	Volkswagen Jetta	579 203	714 785
	SEAT Toledo	579 900	–
	Opel Astra 3D	580 300	896 300
	Ford Mondeo	582 000	752 000
	Opel Vectra	582 900	1 033 900
	Renault Megane универсал	588 900	700 400
	Mitsubishi Colt	589 293	693 347
	Volkswagen Golf Plus	592 311	860 097
	SEAT Altea	599 900	859 900
	Peugeot 308 SW	600 000	–
650 000	Great Wall Hover	605 000	675 000
	Honda Civic седан	602 000	738 000
	KIA Pro_Cee'd	613 720	637 840
	Mitsubishi Lancer X Sportback	617 933	887 581
	Opel Zafira	618 400	1 028 800
	Chevrolet Epica	618 500	849 800
	Mitsubishi Lancer STW	619 122	773 122
	SsangYong Actyon Sports	631 000	828 000
	Peugeot 407	637 800	959 200
	ТагАЗ Road Partner	639 900	789 900
	KIA Sportage New	645 000	849 000
	Volvo C30	646 300	1 312 100
	Citroën C4 Picasso	647 000	725 000
	KIA Carens	649 000	769 000
	SEAT Altea XL	649 900	879 900
	Volkswagen Passat седан	650 000	1 197 035
700 000	FIAT Sedici	651 000	680 000
	KIA Magentis	655 260	849 560
	Nissan NP300 Pick Up	656 000	798 000
	Citroën C5 седан New	657 000	706 000
	Renault Scenic	663 750	827 150
	FIAT Bravo	665 000	750 060
	Hyundai Tucson 2009	670 000	898 695
	Mazda 3 Flash Edition	674 000	728 000
	Nissan Qashqai	675 000	981 200
	Ford C-MAX	684 500	904 500
	Toyota Yaris	685 868	796 607
	Hyundai NF Sonata	687 000	991 095
	Citroën C4 Grand Picasso	687 000	713 000
750 000	Renault Grand Scenic	704 850	868 250
	Volkswagen CrossGolf	705 139	766 059
	Subaru Impreza седан	708 720	811 560
	Volvo S40	709 200	1 393 300
	Mazda 5	710 000	1 012 000
	Peugeot Boxer	714 000	–
	Nissan Qashqai+2	718 800	1 056 200
	Renault Laguna хэтчбек New	719 500	1 033 500
	Peugeot 207 CC	722 000	805 000
	Mazda BT-50	723 000	984 000
	KIA Sportage	729 000	929 000
	Volkswagen Touran	732 140	1 026 246
	Toyota Corolla	732 307	950 213
	Volvo V50	740 200	1 437 300
	Renault Trafic Van	740 650	763 200
800 000	MINI One	753 500	–
	Suzuki Grand Vitara 3D New	754 000	962 000
	Honda Civic хэтчбек	762 000	876 000
	Mitsubishi Galant	763 175	888 715
	Chrysler PT Cruiser Limited	768 500	–
	Mazda 6 седан	773 000	1 053 000
	Volkswagen Passat универсал	776 344	1 119 926
	Toyota Auris	778 746	943 069
	Dodge Caliber	783 000	–
	Opel Insignia	788 800	1 443 300
	Toyota Camry	790 000	1 618 220
	Mazda 6 хэтчбек	792 000	1 035 000
	Citroën C5 универсал	797 000	841 000
	SsangYong Actyon	799 000	923 000

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.*	
		min	max
850 000	Ford S-MAX	801 7 00	1 266 700
	SAAB 9-3 Sport седан	803 000	1 536 000
	BMW 1 Series 3D	809 800	1 206 300
	SsangYong Kyron New	819 000	1 029 000
	MINI Cooper	836 300	–
	Renault Clio Sport	838 700	–
	KIA Sorento	839 990	1 149 990
	BMW 1 Series 5D	843 000	1 235 500
	Hyundai Coupe New	849 473	1 035 653
	Volkswagen Tiguan	849 999	1 097 256
900 000	SAAB 9-3 Sport Combi	857 700	1 590 700
	Mitsubishi L200	863 640	1 213 618
	Renault Koleos	869 000	1 074 000
	Mazda 6 универсал	869 000	984 000
	Renault Laguna универсал New	872 800	996 000
	Audi A3	873 000	1 043 000
	Renault Master	880 050	990 750
	Suzuki Grand Vitara 5D New	884 000	1 300 000
	KIA Carnival	884 587	1 019 123
	Cadillac BLS	896 535	1 183 635
	Ford Focus ST WRS	898 700	–
	Skoda Superb New	899 000	1 549 000
	Audi A3 Sportback	899 000	1 069 000
950 000	Opel Astra TwinTop	901 600	1 071 600
	Chevrolet Captiva	903 700	1 190 800
	Nissan Teana	906 500	1 349 400
	Ford Escape	914 700	1 000 700
	Honda Accord	916 000	1 130 000
	Ford Focus Coupe-Cabriolet	927 400	1 059 400
	MINI Cooper Clubman	931 500	–
	Ford Galaxy	933 300	1 285 400
	Volvo S60	939 400	1 320 000
	FIAT Croma	940 000	1 050 000
	Mitsubishi Pajero Sport	941 400	1 407 852
	Citroën C-Crosser	941 500	982 200
	Hyundai Santa Fe 2008	944 900	1 236 086
	Hyundai Santa Fe 2009	949 900	1 241 324
1 000 000	Toyota Avensis	950 213	1 268 142
	SAAB 9-5 седан	950 700	1 378 400
	Renault Trafic	959 950	1 040 900
	Mazda 3 MPS	965 000	1 001 000
	Peugeot 4007	965 000	1 103 000
	KIA Opirus	971 768	1 052 972
	Mitsubishi Grandis	977 400	1 100 274
	Mitsubishi Outlander XL	978 840	1 250 622
	Volkswagen Passat CC	980 224	1 675 226
	Dodge Avenger	986 000	–
	Honda CR-V Mugen	991 000	1 077 000
	Opel Antara	997 900	1 305 900
	SAAB 9-5 Sport Combi	999 900	1 427 700
	SsangYong Rexton II	1 000 000	1 270 000
1 100 000	Alfa Romeo 147	1 002 009	1 151 630
	Nissan X-Trail	1 011 000	1 324 000
	Ford Kuga	1 016 400	1 186 400
	Chevrolet TrailBlazer	1 028 400	1 338 300
	SEAT Altea Freetrack	1 029 900	–
	Toyota Corolla Verso	1 035 947	1 164 547
	Subaru Legacy	1 038 800	1 581 900
	Mazda MX-5	1 048 000	1 198 000
	Peugeot 407 Coupe'	1 048 700	–
	Dodge Journey New	1 052 700	–
	Subaru Forester	1 062 100	1 341 000
	MINI Cooper S	1 064 000	–
	Jeep Compass Limited	1 070 100	–
	Mercedes-Benz A-Klasse 3D	1 071 800	1 278 800

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.*	
		min	max
1 100 000	Alfa Romeo MiTo	1 074 553	1 119 893
	Mitsubishi Outlander	1 085 284	–
	Honda Civic Type-R	1 089 000	–
	Nissan Navara	1 095 000	1 327 500
1 200 000	Jeep Liberty	1 102 000	–
	Mercedes-Benz A-Klasse 5D	1 104 000	1 311 000
	Chrysler Sebring	1 107 800	–
	SsangYong Rodius	1 116 000	1 259 000
	Hyundai H-1 New	1 120 790	1 154 890
	Audi A4 универсал	1 125 000	1 822 000
	BMW 1 Series купе	1 136 700	1 592 300
	Audi A3 кабриолет	1 147 000	1 446 000
	Hyundai Grandeur	1 148 003	1 321 343
	MINI One Cabrio	1 150 000	–
	Volvo S80	1 150 400	2 467 400
	Subaru Impreza WRX	1 159 000	1 270 700
	MINI Cooper S Clubman	1 163 400	–
	Volvo V70	1 169 300	1 705 400
	Renault Espace	1 174 000	1 280 000
	Land Rover Freelander 2	1 178 000	1 622 000
1 300 000	Honda CR-V	1 202 000	1 236 000
	Cadillac CTS	1 206 342	1 423 364
	BMW 1 Series кабриолет	1 209 100	1 503 800
	Dodge Caliber SRT4	1 209 300	–
	Alfa Romeo GT	1 233 242	1 872 533
	Subaru Outback	1 241 900	1 648 700
	MINI Cooper Cabrio	1 246 600	–
	Ford Explorer	1 269 000	1 554 500
	Mercedes-Benz B-Klasse	1 292 600	1 361 600
	Toyota RAV4	1 296 719	1 578 926
1 400 000	SAAB 9-3 Convertible	1 300 800	1 630 100
	Renault Vel Satis	1 301 150	1 789 550
	Land Rover Defender	1 305 000	1 405 000
	Mercedes-Benz C-Klasse седан	1 336 600	3 312 800
	Mazda CX-7	1 343 000	1 455 000
	Volvo XC70	1 356 900	1 817 200
	BMW 3 Series универсал	1 357 300	2 274 300
	Mazda RX-8	1 379 000	1 535 000
	Dodge Nitro	1 386 200	–
	Mitsubishi Pajero Sport New	1 387 800	1 640 239
	Nissan Pathfinder	1 391 000	1 700 000
	Volvo C70	1 393 100	1 674 700
1 500 000	Volvo XC60	1 400 100	2 079 300
	Alfa Romeo 159	1 419 135	2 099 232
	BMW 3 Series купе	1 440 800	2 357 800
	Toyota Hiace	1 443 181	–
	Alfa Romeo 159 SW Sportwagon	1 464 475	2 140 038
	Honda Pilot	1 470 000	1 695 000
	Hyundai ix55	1 472 900	1 598 900
	Mitsubishi Lancer X Ralliart	1 486 800	–
	Mitsubishi Lancer X Sportback Ralliart	1 486 800	–
	Audi A5	1 495 000	2 521 000
1 600 000	Chrysler Sebring Cabrio	1 505 100	–
	Audi TT Coupe	1 506 000	2 292 000
	Volkswagen Touareg	1 515 950	3 721 978
	Audi A6 седан	1 524 000	2 855 000
	Audi Q5	1 526 000	2 081 000
	Volvo XC90	1 532 900	2 671 700
	Jeep Wrangler	1 534 100	–
	Land Rover Discovery 3	1 537 000	1 988 000
	Nissan Patrol	1 550 500	1 629 000
	Mitsubishi Pajero IV 3D	1 557 000	1 564 775
	Audi TT Roadster	1 576 000	2 362 000
	MINI Cooper Cabrio S Chili	1 577 800	–
	Mercedes-Benz C-Klasse универсал	1 582 600	1 799 900

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.*	
		min	max
1 700 000	Jeep Wrangler Unlimited	1 609 500	–
	Jeep Cherokee New	1 612 400	–
	BMW X3	1 613 600	2 355 900
	BMW 3 Series седан	1 616 300	3 007 600
	BMW 5 Series седан	1 616 300	3 007 600
	Cadillac SRX	1 636 209	2 063 857
	Subaru Tribeca 5 мест	1 651 700	1 735 100
	Citroën C6	1 652 000	1 897 000
	Hyundai Genesis	1 660 900	1 850 900
	Nissan Murano New	1 665 500	1 815 500
	Audi A4 седан	1 671 000	1 752 000
	Mitsubishi Pajero IV	1 684 440	1 724 503
1 800 000	Subaru Tribeca 7 мест	1 705 600	1 909 900
	Cadillac STS	1 718 685	2 038 410
	BMW 3 Series кабриолет	1 758 000	2 524 800
	Chevrolet Tahoe	1 781 600	1 936 000
	Lexus IS 250	1 793 199	2 143 514
	Mazda CX-9	1 799 000	–
1 900 000	Mercedes-Benz GLK	1 845 000	1 972 100
	Mitsubishi Lancer Evolution X	1 850 040	2 254 159
	Mercedes-Benz E-Klasse седан	1 857 300	3 173 400
2 000 000	Alfa Romeo Brera	1 908 805	2 384 873
	Jeep Commander	1 948 800	–
	Volkswagen California	1 965 900	2 125 600
	Alfa Romeo Spider	1 976 815	2 466 485
2 500 000	BMW 5 Series универсал	2 000 900	3 107 800
	Honda Legend	2 017 000	–
	Chrysler 300C Touring AWD	2 137 300	–
	Toyota Land Cruiser Prado	2 168 344	2 421 972
	Volkswagen Phaeton	2 209 080	3 953 405
	Range Rover Sport	2 287 000	2 846 000
	Audi A6 Allroad quattro	2 337 000	2 292 000
	Audi Q7	2 418 000	4 804 000
3 000 000	Lexus RX 350	2 504 235	2 920 452
	Cadillac Escalade	2 596 950	2 848 815
	Mercedes-Benz ML	2 734 700	5 469 400
	BMW X5	2 797 400	3 565 400
	Audi A8	2 888 000	5 087 000
	BMW 6 Series купе	2 952 300	3 603 700
3 500 000	Lexus RX 400h	3 003 695	–
	BMW X6	3 006 000	3 404 600
	Chrysler 300C SRT8	3 117 500	–
	BMW M3 купе	3 138 000	–
	Range Rover	3 149 000	3 939 000
	Mercedes-Benz GL	3 173 400	4 235 300
	Toyota Land Cruiser 200	3 211 435	3 222 151
	Lexus GS 450h	3 249 956	–
	BMW 7 Series седан	3 344 300	4 381 500
	Lexus GS 460	3 423 380	–
	BMW M3 кабриолет	3 455 200	–
4 000 000	Mercedes-Benz S-Klasse	3 579 300	10 676 400
	Audi S6	3 588 000	3 688 000
	Lexus SC 430	3 787 569	–
4 500 000	BMW M5 седан	4 112 900	–
	Audi RS 6 седан	4 479 000	–
	Audi S8	4 487 000	–
	Lexus LS 460	4 495 137	5 129 867
5 000 000	Mercedes-Benz SL-Klasse родстер	4 538 700	11 959 700
	Audi RS 6 универсал	4 555 000	–
	Lexus LS 460 L	4 772 615	5 833 967
	Lexus LX 570	4 786 489	4 959 912
	Lexus LS 460 L AWD	4 980 723	5 934 552
более 5 000 000	Audi R8	5 013 000	5 347 000
	BMW M6	6 203 300	6 714 200
	Lexus LS 600h L	6 399 327	6 742 706

*Для базовой комплектации.

Белый танец

Бразилия – не только великая футбольная, но и гоночная держава. Как-никак, Эмерсон Фиттипальди, Нельсон Пике и Айртон Сенна выиграли восемь титулов в формуле 1. И Нельсон Пике-младший, сын трехкратного чемпиона мира, к нам на ледовую гонку приехал отнюдь не в качестве туриста. Бразилец явно рассчитывал поквитаться за прошлогоднюю неудачу.



ОТ АЭРОДРОМА – К АВТОДРОМУ

Зрители еще только завтракали утром выходного дня, поглядывая на термометры – все отлично, правильный февральский морозец; в сторону Тушинского аэродрома неспешно двигались тягачи с боевой техникой на прицепах, а по скользкой дорожке уже нарезал круги синий «Логан» с пилотом формулы 1. Для Нельсона Пике 23 февраля началось раньше всех.

Эх, забыли спросить, есть ли в Бразилии такой же или похожий праздник – День защитника Отечества. Кстати, пилот команды ING Renault F1 мог и не заметить, что народ в России отмечает что-то важное. Для Нельсона это был календарный понедельник, рабочий день. Хотя и очень необычный.

В Москве в разные времена побывали, наверное, дюжины две пилотов формулы 1, бывших и действующих. Но только одному довелось здесь стартовать в гонке. Год назад Пике-младший дебютировал в трековой «Гонке звезд «За рулем» на Центральном московском ипподроме! И проиграл тогда победителю, Алексею Васильеву, причем как-то совсем без сопротивления. Тяжко пришлось бразильцу – дождь, лужи, а под ними сплошной лед. И никакого опыта гонок на машинах с передним приводом, ведь карты и формулы – это всегда задний привод.

Казалось бы, что значит для пилота такого уровня, побывавшего уже на подиуме Гран-при, разовый старт в далекой холодной стране? Однако Нельсон то поражение запомнил и настоял, чтобы на этот раз объем тренировок для него увеличили! Поездил, посмотрел трассу. Не классический тре-



ковый овал построили теперь на бывшем Тушинском аэродроме, а скорее «кольцо» с тремя правыми и одним левым поворотом. Покрытие – утрамбованный снег, на поворотах раскатанный шинами в лед! Поняв, что своими силами к нужной скорости подбираться слишком долго, Нельсон взял уроки у опытного российского раллиста. В сумме провел на трассе больше двух часов – ради того, чтобы достойно откатать единственный семиминутный заезд, завершивший программу зарулевской гонки. Ничего не скажешь, профессионал! И очень не хотел проиграть, даже на чужом поле.

ПРАВИЛА ФЕЕРИИ

К Тушино мы присматривались давно: отличное место для гонок, а для зрителей лучше не сыскать. Хотели повторить там вариант столичного ипподрома и построить овал. Но по ходу дела поняли, что трассу можно сделать иной, более интересной, что и не замедлили выполнить. Абсолютное большинство гонщиков, в том числе матерые трековые бойцы, с восторгом приняли необычную кольцевую трассу в виде сердечка. Есть где набрать ход, обогнать, поменять траекторию, есть настоящая дорожка для пит-стопов, рядом паддок (и увлеченные зрители и болельщики) – все, как на асфальтовой кольцевой трассе. Безопасность на самом высоком уровне: ни столбов, ни заборов, ни деревьев, улетевший с трассы автомобиль попадает в снег. У зрителей идеальный обзор с временных трибун. А если совсем замерз, спустись и погрейся на тест-драйве нового «Рено-Колеос», организованного автоцентром «Авиньон».

Одна из нерушимых традиций «Гонки звезд «За рулем» приведена в исполнение: старт дает главный редактор журнала Петр Меньших.

Формат «длинной» гонки на выносливость с пит-стопами год назад не вызвал у некоторых спортсменов симпатии. Привыкшие к классическим трековым «16 заездам», пилоты не были морально готовы к такой резкой метаморфозе «Гонки звезд». Ныне же недовольных почти не осталось, ведь именно такой формат уравнивает шансы машин с разными техническими характеристиками. И позволяет рассчитывать на успех даже тем, чей автомобиль в обычной трековой гонке был бы аутсайдером.

Не нужен в двухчасовом марафоне какой-то особо заряженный мотор и бешеный крутящий момент! И поведение машины на старте роли не играет. Тем более что старт дают с хода после разгонного круга. Поэтому можно спокойно вынимать свинец из переднего бампера (сам не делал и у других не видел, но, по слухам, балласт позволяет лучше загрузить ведущие колеса переднеприводной техники, что особенно важно при разгоне с места). Шинный порядок сохранился, все обуты в одинаковую резину «Пирелли» – по регламенту первые полчаса без шипов, потом с шипами.

Несколько команд подготовили новые машины специально к «Гонке звезд «За рулем» 2009 года. Из них выделим «СЕАТ-Ибицу SC», которая и в продаже-то толком не появилась, а уже вышла на гоночную трассу! Плюс заметное увеличение числа родных «калин». Лояльные технические условия, не требующие сверхзатрат, позволили собрать впечатляющую когорту гонщиков-звезд! Фантастика: 22 экипажа на машинах семи марок – ничего подобного не было за всю историю российского трека!

ПОПАСТЬ В ШЕСТЕРКУ!

Отдельное спасибо погоде, подарившей мороз и солнце. Гонка вышла на загля-



Повороты ничем не отличались от классических трековых. Потому и техника их прохождения привычная, и все коллизии обычные для зимних трековых гонок.



Бывает же так! Финалисты прошлого года Сергей Успенский и Евгений Вертунов ныне «встретились» в одном и том же сугробе. Пришлось ждать, когда их технику вызволят.

После поломки привода Алексею Дудукало осталось лишь немного погрустить – длинные гонки многократному трековому чемпиону пока не даются.

Заводская команда Lada Sport сделала ставку на одну-единственную машину и одного пилота. Комбинация «Калины» и Кирилла Ладыгина оказалась выигрышной!

Пит-стоп в ходе марафонской гонки – момент ответственный, ведь время не резиновое. И потому даже 15-кратный чемпион России Борис Котелло взялся за домкрат.

Виктор Козанков вновь рискнул и взял в напарники молодого Николая Симонова, чей опыт езды по треку ничтожен. Риск оправдался – экипаж пробился в финал!

Алексей Басов одним из первых лишился бамперов – переднего и заднего. Но в дальнейшем старенький «Клио» счастливо избежал каких-либо поломок и вывез своих пилотов в финал.

«Ибица», построенная специально для покорения «Гонки звезд «За рулем», поначалу оправдывала ожидания и держалась в группе лидеров.

денье – и более зрелищная, чем год назад, и менее губительная для техники. Как и ожидалось, чистая скорость не стала доминирующим фактором. Те, кто ехал не слишком быстро, но надежно и без крупных неурядиц, добились желаемого результата. Например, экипаж опытнейшего Михаила Ухова – ни одного из трех пилотов не назовешь ледовым мастером, а в заветную шестерку финалистов пробились! И почти сенсация – удачное выступление дебютантов «Гонки звезд» Михаила Скрипникова и Сергея Иванова. Ведь их «Логану» по сравнению с обычными трековыми машинами недоставало примерно тридцати «лошадок».

Поломки и вылеты, разумеется, заметно повлияли на финишные позиции. Например, прошлогодний триумфатор Алексей Васильев пал жертвой неисправности мотора на его «Ситроене». Закипел и двигатель единственного СЕАТа. Замены оборванных приводов

«Приехали!» Нынешняя «Гонка звезд» оказалась не слишком дружелюбной к признанным авторитетам. Прошлогодний победитель Алексей Васильев сошел с дистанции из-за поломки мотора.

РЕПЛИКА ПЕРЕД СТАРТОМ

Борис КОТЕЛЛО,

заслуженный мастер спорта, чемпион России по кроссу и ралли-кроссу, призер чемпионата Европы по кроссу

– Формально вы дебютант зимнего трека и «Гонки звезд «За рулем», если, конечно, слово «дебютант» уместно в отношении 15-кратного чемпиона страны. Что побудило вас участвовать в нашей гонке?

– Отчасти желание попробовать силы в новой дисциплине. Мой зимний опыт невелик, нет отработанных приемов, все происходящее не похоже на привычный кросс. Интересно! На тренировках смотрел, как едут опытные трековики, и понял, что мощность мотора все же сыграет роль. На прямых участках, где не слишком скользко, даже маленький шип помогает реализовать потенциал двигателя.

– Многие корифеи трека едут в одиночку. Нагрузка, конечно, выше, но шансов попасть в число финалистов больше. У вас же экипаж из трех пилотов – почему?



– Честно говоря, в спорте я уже добился всего, чего хотел. Зачем жадничать? Пусть в звездной гонке попробуют силы и молодые пилоты: мой сын Артем Котелло и Татьяна Елисеева. Кстати, оба уже не раз поднимались на подиум соревнований высокого уровня.



Принцип «Тише едешь – дальше будешь» в точности отражал тактику экипажа единственного в двухчасовой гонке «Логана». Не хватает мощности и скорости? Поможет аккуратная и надежная езда.



Первым из длинной гонки выбыл прошлогодний финалист Борис Шульмейстер – правда, уложить машину на крышу ему чуть пособили соперники.

РЕПЛИКА ПЕРЕД СТАРТОМ

Фирдаус КАБИРОВ,

заслуженный мастер спорта, двукратный победитель ралли-рейда «Дакар», чемпион России по трековым гонкам

– После победы в тяжелейшем южноамериканском «Дакаре» была бы логичной долгая пауза для отдыха и восстановления. Но прошло совсем немного времени – и вы снова на старте, на сей раз за рулем легкового автомобиля. Не хотели пропускать нашу гонку?

– Конечно! Не могу оставаться в стороне и, пока есть возможность, выхожу на старт. Ведь я давно выступаю на зимнем треке, он остается для меня самой увлекательной и азартной из гоночных дисциплин, хотя совершенно не похож на ралли-марафоны. А уж на соревнованиях журнала «За рулем» можно помериться силами с лучшими гонщиками: чемпионами России в разных классах, призерами зарубежных серий и давними друзьями-соперниками. Подтверждение – состав участников нынешней, юбилейной гонки. Уже много лет столько истинных звезд не собиралось вместе.





На счету Сергея Успенского огромное количество стартов в зарулевской гонке и две победы. Но здесь борьба сложилась для него далеко не самым удачным образом.



Скользко было даже на шинах с шипами, особенно во второй половине марафона. Небольшая ошибка в повороте вполне могла обернуться нежелательным приключением.

лишили почти верного попадания в финал Алексея Дудукало и экипаж опытнейшего Бориса Котелло. «Саксо» двукратного победителя зарулевской гонки Сергея Успенского исправно выдержал все два часа, но… побывал за пределами трассы, откуда его довольно долго извлекал тягач – потеря нескольких кругов. Аналогичное приключение пережил и Евгений Вертунов. А на «Поло» Виктора Козанкова и Николая Симонова за 12 минут до взмаха клетчатого флага лопнула шина – причем в этот момент их команда лидировала! Ужас как обидно.

И что же?! Финишную черту первой пересекла «Калина»! Кирилл Ладыгин уже второй раз за день поднялся на подиум – перед стартом гонки главный редактор журнала «За рулем» вручал ему рега-

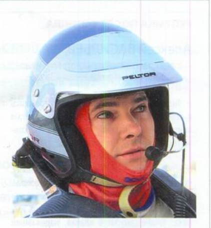
РЕПЛИКА ПЕРЕД СТАРТОМ

Кирилл ЛАДЫГИН,

мастер спорта, чемпион России по картингу и кольцевым гонкам, победитель «Гонки звезд «За рулем»-2009

– Вы один из немногих пилотов, кто хорошо знает хотя бы часть связок, поскольку принимали участие в подготовке тренировочного трека, на базе которого построена новая трасса «Гонки звезд «За рулем». Что скажете о нынешней конфигурации?

– Дорожка понравилась. Вопреки ожиданиям, есть брустверы, на которые можно опереться. Покрытие ровное. К новым поворотам пристреляться удалось, но гонка ведь длинная и, убежден, за два часа непременно найдутся нюансы, не обнаруженные на тренировках, – придется оперативно корректировать намеченные заранее траектории.



РЕПЛИКА ПОСЛЕ ФИНИША

Виктор КОЗАНКОВ,

мастер спорта международного класса, победитель «Гонки звезд «За рулем»-1986

– Победа в длинной гонке ускользнула от вас за десять минут до финиша. Обидно, ведь ближайший конкурент отставал на круг. Чем вызван отбросивший вас на четвертое место визит в зону обслуживания?

– Спустило колесо! Один из соперников, отставший на несколько кругов, еле заметно коснулся своим автомобилем моего – без всякого повода. В результате – «медленный» прокол. Пару кругов продержался на трассе, а потом пришлось заехать в боксы для замены колеса. Досадно, вся командная тактика, все старания, мои и напарника Николая Симонова, насмарку. Мало того, было еще одно приключение: в последнем повороте перед финишем развалился привод колеса. Так что мимо клетчатого флага ехал уже с одним ведущим...





Подиум по итогам двухчасовой гонки: Кирилл Ладыгин в компании ближайших преследователей – экипажа Аркадий Жарков/Валерий Павлов (слева) и экипажа Алексей Басов/Илья Буренко.

РЕПЛИКА ПОСЛЕ ФИНИША

Алексей ВАСИЛЬЕВ,

мастер спорта международного класса, победитель «Гонки звезд «За рулем»-2008

– Знаем, вы очень тщательно готовились к старту и, судя по настрою и результатам контрольных заездов, были готовы сражаться за победу. Что помешало?

– Сначала допустил ошибку – повис на бруствере. Пока судьи эвакуировали машину, прошло много времени, и я сполз на несколько позиций.

Попытался отыграть, но тут подвела техника. Точнее, впускной клапан, наделавший разруху в двигателе. Что поделать, в этот раз не повезло.



ГОНКА ЗВЕЗД «ЗА РУЛЕМ»-2009

РЕЗУЛЬТАТЫ ДВУХЧАСОВОГО ЗАЕЗДА

1. К. Ладыгин (Тольятти, Lada Sport, «Лада-Калина»)	89 кругов
2. В. Павлов/А. Жарков (Москва, Honda Russia, «Хонда-Сивик»)	88
3. А. Басов/И. Буренко (Москва, Forza BMS, «Рено-Клио»)	88
4. В. Козанков/Н. Симонов (Москва, «Интеравто ATAS Racing», «Фольксваген-Поло»)	87
5. М. Ухов/М. Травин/А. Тищенко (Москва, Max Travin Racing, «Фольксваген-Поло»)	86
6. М. Скрипников/С. Иванов (Москва, Renault Logan Cup, «Рено-Логан»)	86
7. И. Миннахметов/Р. Фаттахов/В. Дудин (Казань/Тольятти, СТК «Чингисхан», «Ситроен-Саксо»)	85
8. А. Карачев/О. Квитка (Москва, Forza Sport, «Лада-Калина»)	85
9. В. Лабазов/Р. Акиниязов (Москва, Lada Sport, «Лада-Калина»)	83
10. А. Дудукало (Москва, «ЛУКОЙЛ Racing Team Ford», «Форд-Фиеста»)	83
11. С. Успенский (Москва, «Успенский Ралли Техника», «Ситроен-Саксо»)	81
12. Б. Котелло/А. Котелло/Т. Елисеева (Тольятти/Москва, Music Town Club, «Лада-Калина»)	81
13. С. Марочкин (Н. Ломов, ОАО «Фанерный завод «Власть труда», «Ситроен-Саксо»)	80
14. В. Черевань (Opel, Honda Russia, «Хонда-Сивик»)	73
15. Е. Вертунов (Москва, «Ситроен-Саксо»)	68
16. С. Крылов/С. Воробьев (Москва, «Спорт-Гараж», «Фольксваген-Поло»)	65
17. Ф. Кабиров/С. Любченко (Наб. Челны/Москва, InvestTeam, «Ситроен-Саксо»)	62
18. А. Васильев (Москва, InvestTeam, «Ситроен-Саксо»)	47
19. А. Маркин/А. Петриков (Москва, SEAT Racing Rus, «СЕАТ-Ибица SC»)	39
20. А. Сотников/Ю. Овчаров (Курск, KurskMotorSport, «Лада-Калина»)	27
21. А. Орловский/Л. Юдицкий (Москва, «МАДИ Racing», «Ситроен-Саксо»)	11
22. Б. Шульмейстер/М. Барабин (Москва, Forza BMS, «Фольксваген-Поло»)	3

РЕЗУЛЬТАТЫ СУПЕРФИНАЛА

1. Кирилл Ладыгин	15 очков
2. Аркадий Жарков	10
3. Алексей Басов	9
4. Михаил Скрипников	6
5. Виктор Козанков	4
6. Максим Травин	1

лии лучшего гонщика страны 2008 года по итогам опроса спортивных журналистов. В длинном списке заслуг Ладыгина и медали трековых чемпионатов, и призовое место в нашей «Гонке звезд-2007». Так что успех тридцатилетнего екатеринбуржца, ныне представляющего Тольятти и АВТОВАЗ, закономерен. Интересно, что к созданию и подготовке его автомобиля приложил руку победитель «Гонки звезд-1987» Борис Маслов.

ОДИН НА ОДИН

Состязание вступило в финальную стадию. Как и год назад, фирма «Рено» предоставила одинаковые «логаны» для

Вот и то, ради чего все затевалось: лучшие в равных условиях. Помимо одинаковых «логанов», «Рено» предоставила и сэфети-кар. «Колеос» в роли автомобиля безопасности выступил впервые.

шестерки лучших гонщиков по итогам двухчасового марафона. Теперь все зависело только от самих пилотов: три коротких, всего по три круга, заезда, с машиной ничего нельзя сделать – какая выпала по жребию, на той и едешь, изменять настройки и регулировки (кроме давления в шинах) запрещено. Тактика тоже значения не имеет: в классическом трековом спринте нет никакой тактики – просто несешься во весь дух от и до.

Жизнь показала, что в этой компании в данный день и в данных условиях Ладыгину нет равных. Кирилл трижды вырывался вперед, причем даже когда ему не удавалось выиграть старт. И после этого, уже в ранге победителя «Гонки звезд-2009», снова вырулил на дорожку – для очной встречи с Нельсоном Пике, который пожелал, чтобы дуэль шла не три круга, а семь. Упорный парень этот бразилец!

Но проиграл старт. И даже понятно почему. Во-первых, судьи постави-



Кирилл Ладыгин в этот день был самым частым гостем на подиуме. Первый раз попал туда еще до старта – как лауреат зарулевского опроса журналистов «Лучший гонщик России-2008».

РЕПЛИКА ПОСЛЕ ФИНИША

Алексей КАРАЧЕВ,

кандидат в мастера спорта, призер Кубка России по картингу и кольцевым гонкам



– Вы один из немногих, кто на «Гонке звезд «За рулем» впервые стартовал на ледовой дорожке. Как оцениваете свой результат?

– Получил колоссальный ездовой опыт и почти выполнил намеченную задачу. Удалось сберечь машину и не попасть в серьезный переплет. Самыми сложными были первые полчаса на нешипованных покрышках – уж очень непредсказуемая на них езда. Когда заветная цель – участие в заезде на шести одинаковых «логанах» – была совсем близка, небольшая неисправность свела на нет все усилия. За рулем был мой напарник Олег Квитка, до конца длинной гонки оставалось двадцать минут. Заезжать в боксы на ремонт – заведомый проигрыш, и Олег пытался дотянуть до финиша на потерявшей ход машине. В итоге восьмое место. Хотя задачу-максимум выполнить не удалось, результатом доволен. В такой компании попасть в десятку лучших – для дебютанта уже успех.



Все три заезда финальной битвы выдались довольно боевыми, машины никто особо не берег. Но свою короткую программу «логаны» откатали надежно, ремонт не понадобился.

Кирилл ЛАДЫГИН (17.12.1978), пилот заводской команды Lada Sport

- 1984–2005: одиннадцатикратный чемпион России по картингу
- 2004–2006: двукратный чемпион России по кольцевым гонкам (Lada Revolution)
- 2007: обладатель Кубка России по трековым гонкам (А-1600)
- 2008: призер чемпионатов России по картингу, кольцевым гонкам («Туринг-Лайт») и трековым гонкам (N-1600), признан лучшим гонщиком России

Нельсон ПИКЕ (25.07.1985), пилот заводской команды ING Renault F1

- 1995–2000: трехкратный чемпион Бразилии по картингу
- 2001–2002: южноамериканская формула 3, чемпион (2002)
- 2003–2004: британская формула 3, чемпион (2004)
- 2005–2006: серия Grand Prix 2, вице-чемпион (2006)
- 2007: тест-пилот команды «Рено» формулы 1
- 2008: чемпионат мира формулы 1, 19 очков, 12-е место



Дуэль с Кириллом Ладыгиным началась для бразильца проигранным стартом с невыгодной дорожки. Но Нельсон не сдался! И хотя ему вновь не удалось опередить в гонке российского пилота, по крайней мере, сопротивлялся Пике очень достойно и памятный приз вполне заслужил.

ли его «Логан» на невыгодную позицию, где лед был особенно скользкий. А во-вторых, в ходе тренировок Нельсону просто забыли дать уроки или хотя бы подсказку, как правильно стартовать на голом льду. Колеса вошли в букс – и пиши пропало: Кирилл Ладыгин, собаку съевший на таких стартах, сорвался пулей и умчался, догоняй его теперь!..

К чести Пике-младшего, ему даже удалось немного сократить отставание, возникшее после первого круга. И вообще, хронометраж поединка показал, что бразилец ехал по-настоящему быстро! С такими результатами прохождения круга он, пожалуй, мог бы недурно выступить в «финале большой шестерки». Но для победы над Ладыгиным этого оказалось недостаточно.

Поразительно, насколько быстро Нельсон освоился в совершенно незнакомых ему гонках! Причем, в отличие от прошлого года, не делал ошибок и не втыкался в брустверы. Правда, машину вел, по нашим ледовым понятиям, не совсем правильно – без ярко выраженных заносов, скорее в кольцевом стиле.

Даже стало немного обидно, что именитый гость проиграл, ведь так старался! И потому теперь хочется увидеть именно Нельсона на следующем гоночном празднике журнала «За рулем» – должно же количество однажды перейти в качество. **ЗР**



Нельсон Пике: «Гонка лучше, чем раздача автографов!»

– Когда команда сообщила вам, что опять надо ехать в Россию и там стартовать в ледовых гонках, какова была ваша реакция?

– С огромным удовольствием снова прилетел в Россию, потому что здесь меня ждали трасса и гонка. Для меня, как, наверное, для любого пилота, это намного лучше, чем участвовать в обычных акциях команды, где моя основная задача – сидеть на одном месте и ставить автографы на бейсболки. К тому же год назад на «Гонке звезд» мне понравилось ездить по льду: это очень и очень интересно. Естественно, когда представилась возможность снова попробовать свои силы на скользком покрытии, я тут же согласился.

– Трасса нашей гонки немного поменялась: теперь не все повороты левые, есть и один правый. Как вы относитесь к этим изменениям?

– Стало намного интереснее. Причем особых сложностей с запоминанием конфигурации нет – замкнутое кольцо с несколькими поворотами.

– Какая погода, по-вашему, больше подходит для гонок: как год назад, с дождем, лужами на льду и сильным ветром, или такая, как сейчас: мороз и белый снег?

– Конечно, такая, как сегодня. Скажу больше, я не только первый раз управляю гоночным автомобилем на заснеженной дорожке, а вообще впервые в жизни увидел настоящий снег в таком количестве! Я ведь даже на лыжах никогда не катался.

– Принесло ли вам какую-нибудь пользу выступление в нашей гонке год назад? Или, может быть, поездка просто расширила кругозор?

– Прошлогоднее мероприятие прошло для меня слишком скоротечно. Времени для обстоятельного знакомства с машиной и тренировок не хватило. Сегодня гораздо лучше. Во-первых, российский гонщик провез меня по трассе несколько кругов. Во-вторых, было достаточно времени, чтобы самому опробовать автомобиль на снегу.



Тренировки Нельсон Пике начал за четыре с лишним часа до старта самой гонки и в общей сложности провел на трассе больше двух часов.

– Вы тогда говорили, что не станете сильно расстраиваться, если проиграете русскому пилоту. Не стали? И каков ваш настрой перед стартом в нынешнем году?

– Нет, не расстроился. Я и сейчас не уверен, что смогу опередить российского пилота. С другой стороны, мне сегодня показали и объяснили, как надо ездить по снегу. Да и самостоятельные тренировки были вполне полноценные. Поэтому считаю, что на этот раз парный заезд пройдет намного острее, чем год назад.

– Наши пилоты привычны к спортивным автомобилям мощностью около 150 л.с. – в России на таких же выступают и на кольце, и в ралли. Для вас «Логан», скорее всего, диковинка. Значит, у российских пилотов заведомо есть преимущество – они намного лучше знают, как ведут себя подобные машины. Считаете ли вы, что предстоящий поединок будет честным?

– Разумеется, преимущество российских гонщиков очевидно. Они много ездят по снегу, а у меня такого наката нет. Но обещаю очень стараться. Также надеюсь, что приеду и на следующий год, потренируюсь еще и смогу ехать быстрее, чем сейчас.

– А нет ли желания вместо одного суперфинала проехать полную гонку?

– В данном случае последнее слово не за мной, а за моей командой ING Renault F1. Если начальство разрешит выступать в длинной гонке, я с удовольствием поеду по полной программе.

– Ваш соперник Кими Райкконен недавно стартовал в зимнем ралли и показал весьма неплохой результат. Говорят, сильный гонщик способен хорошо выступить на любом автомобиле и на любом покрытии – так ли это?

– В целом утверждение правильное. Но в конкретном случае у Кими огромное преимущество по сравнению со мной. Он все-таки не бразилец, а финн и отлично знает, что такое снег.

– Теперь и вы попробовали, что такое снег. Не появилось желания потренироваться на скользком покрытии в каком-нибудь скандинавском ралли?

– Думаю, если придется участвовать в ралли, начну все-таки с асфальта или гравия. Управлять машиной на снегу мне пока очень сложно.

– Прошлым летом на Гран-при Германии вы впервые поднялись на подиум формулы 1. Какие тогда испытали ощущения?

– Непередаваемые! Стоял на подиуме – и никак не мог в это поверить.

– Вы, наверное, не поверите еще в один факт. На этом самом месте во времена, когда гонялся ваш отец, планировали строить российскую трассу формулы 1. Ее и в помине нет, а пилот формулы 1 Нельсон Пике-младший все-таки выступает на этом плацдарме. Желаем удачи!



Реформы ценой популярности

Новый формат чемпионата мира – без ралли Монте-Карло, всего две заводские команды. Почему так получилось и к чему это приведет, размышляет Максим Вольнов.

Неужели составители раллийного календаря заранее знали, что разразится экономический кризис? Ведь обсуждение реформы началось еще три года назад, цель – сокращение расходов команд за счет уменьшения числа этапов чемпионата. В итоге включили в список почти все страны, желающие проводить гонки, но с условием: этап каждая получает раз в два года.

Так и вышло, что чемпионат мира впервые за многие десятилетия стартовал не в Монте-Карло, а в Ирландии. Ралли Швеции, Новой Зеландии, Корсики – вся эта обожаемая публикой и гонщиками классика временно отодвинута в тень. Вместо них появились нелюбимое пилотами медленное ралли Кипра и неведомое ралли Польши. Этапов же осталось всего двенадцать – вместо пятнадцати.

КОМУ ЭТО ВЫГОДНО?

Оказалось, такой чемпионат не нравится ни пилотам, ни зрителям: слишком мало событий. «Честно говоря, мне и 15 гонок было маловато», – говорит чемпион мира Себастьен Лоэб. А организаторы гонок несут убытки, поскольку трудно заманивать спонсоров, зрителей и пилотов, когда у состязания нет статуса чемпионата мира. Довольна лишь Международная автомобильная федерация (ФИА), придумавшая новый порядок. Пусть, дескать, раллийное первенство планеты немного потеряет в популярности, зато больше внимания получит главный источник доходов – формула 1 (там, кстати, расходы снижают совсем другими методами).

Популярность неизбежно упадет еще и потому, что из чемпионата ушли сразу две заводские команды. Правда, к «Сузуки» толком не успели привыкнуть, да и роль новичок играл скромную, а вот старожил «Субару» с культовой «Импрезой» – утрата серьезная. Элитный зачет WRC (World Rally Car) такой технической скудости не ведал никогда, ведь остались только «Ситроен-С4» да «Форд-Фокус». Даже утративший работу в «Субару» экс-чемпион мира Петер Сольберг – и тот выступает теперь на «Форде».

Каждый из двух раллийных гигантов выставил, по сути, две команды. Фордовская дочерняя «М-Спорт» как была, так и осталась. А «Ситроен» дополнительно создал молодежную дружину – отчасти для того, чтобы хоть как-то поддержать массовость. Однако пилоты вспомогательных команд едва ли претендуют на победу хотя бы в одной гонке, и потому спортивная интрига мирового первенства донельзя примитивна: возьмет ли Лоэб



Ожидали, что Яри-Матти Латвала в этом году «выстрелит». Этого почему-то не произошло – в двух гонках финн уступил партнеру по команде.

шестой титул подряд? С высокой долей вероятности – да! Судя по первым гонкам (француз выиграл и в дождливой Ирландии, и в снежной Норвегии), в команде «Форд» чемпион мира родится не в этом году.

В составе молодежной команды «Ситроена» дебютировал в Норвегии Евгений Новиков. За три дня совершил лишь одну крупную ошибку – вылетел с трассы, потеряв 4 минуты. Остальную дистанцию проехал надежно и стабильно, однажды показал даже второе время на скоростном участке – после Лоэба! Итог – 12-е место на финише, хотя сам Женя считает, что было по силам набрать очки. В любом случае, для дебюта неплохо!

На счету Микко Хирвонена семь побед за шесть лет. Именно его считают главным соперником Себастьена.



А В ЭТО ВРЕМЯ В МОНТЕ-КАРЛО...

...стартовала серия IRC (Intercontinental Rally Challenge) для машин класса S2000 и приравненных к ним «продакшн каров» N4. Ралли Монте-Карло никто не отменял, и оно полноценно состоялось даже без мирового статуса.

В IRC сегодня участвуют три завода – «Пежо», ФИАТ и «Шкода». Плюс, пожалуй, «Мицубиси», чья «фамилия» значится в протоколах командного зачета – «лансеры» зачета N4 регулярно здесь выступают. Действующий чемпион – француз Николя Вуйоз («Пежо-207»). Да и вообще звезд достаточно: Дидье Ориоль, Тони Гардемейстер, Стефан Сарразин, Фредди Лойкс, Антон Ален – сын легендарного Маркку Алена. По сути, в IRC нынче перебрались те, кто по каким-то причинам (обычно финансовым) не нашел или не удержал места в заводских командах чемпионата мира. Здесь тоже 12 этапов: шесть асфальтовых и шесть гравийных. Причем многие нам хорошо знакомы – например, ралли «Сан-Ремо», ралли Германии, ралли Японии... и ралли «Россия»! Еще большой вопрос, где борьба в этом году пойдет интереснее – в IRC или в WRC.

В Монте-Карло удача сопутствовала пилотам на «Пежо»: взяли весь подиум. Причем победил Себастьен Ожье – француз пока единственный, кто выступил в этом году и в IRC, и в WRC (за молодежную команду «Ситроена»). Чех Ян Копецки на «Фабии-S2000» финишировал четвертым. Что интересно, в Норвегии на такой же машине победу в зачете «Продакшн Кар», где разыгрывается официальный титул чемпиона мира, одержал швед Патрик Санделл.

Понять линию ФИА в отношении класса S2000 и серии IRC довольно сложно. Ведь ФИА сама учредила четы-

Свернув программу WRC, дорогую и не принесшую успеха, «Шкода» после краткой паузы создала «Фабию-S2000», и эта машина уже побеждает!

Сорок девятая победа Себастьена Лоэба на этапах чемпионата мира за шесть лет выступлений – и радость ничуть не притупилась!

ре года назад этот класс машин – с прицелом, что в будущем он придет на смену нынешней когорте «уорлд ралли каров». Однако удобных условий для выступления S2000 в чемпионате мира не создала (там они попадают во второй эшелон), и потому родилась альтернативная серия, где автомобили S2000 – самые мощные и быстрые.

Между тем в ФИА оживились дебаты о скором переводе чемпионата мира на рельсы S2000 – для этого потребуется полный отказ от WRC.

В числе ярых противников подобной перемены – Себастьен Лоэб. «Я слышал разные варианты, в том числе и внедрение свода S2000+ с сохранением некоторых элементов WRC, турбокомпрессора например. Лично меня не устраивает ни один вариант: эти машины все равно будут слишком медленными. Если S2000 станет главным в чемпионате мира, я уйду из чемпионата». Что ж, по крайней мере прекратится падение популярности первенства из-за постоянных побед одного пилота. **ЗР**

Возможно, перед нами многократный чемпион будущего. Себастьен Ожье востребован сразу в двух «полузаводских» командах.

Иностранцы рулят!

Раллийный чемпионат России оперативно отреагировал на кризис: в календаре всего шесть этапов, вдобавок спортивные власти рекомендовали организаторам однодневный формат – так дешевле. Открывшее сезон ралли «Пено» пошло именно этим путем.

Столичная команда URT ангажировала в этом году опытного Патрика Флодина. Швед будет выступать под флагом команды в чемпионате мира «Продакшн Кар», а пока провел разминку на ралли «Пено». Лидерство со старта захватил Андрей Жигунов, но вскоре уступил первую позицию Флодину. Гонка состояла всего из шести скоростных участков, и скандинав умело довел ее до победы. Жигунов (команда Pro Sport) – второй, на третьем месте – действующий чемпион страны Александр Желудов, по-прежнему выступающий за украинскую команду (Tsunami Rally Team). Фаворитов абсолютного зачета в этом году чуть меньше, поскольку Евгений Новиков полностью поглощен зарубежной программой. А вот Флодин, возможно, стартует в России еще дважды – при некотором везении вполне можно рассчитывать на медаль.

В зачете R1 верх взял киевлянин Руслан Кучер («Ситроен-Саксо»), в R2 отличился Ирек Даутов из Ижевска («Ситроен-С2»), в R3 – эстонец Койтла Каспар.



Кому достались кубки

Ледовые гонки долгое время оставались забавой спортсменов Северо-Запада России, но теперь получили новый статус. Этой зимой впервые прошел шестиэтапный Кубок России в классах «1400» и «1600», а спортсмены классов «2000» и «Свободный» разыграли Кубок РАФ. К гонкам в Великом Новгороде добавились этапы в Екатеринбурге, Ханты-Мансийске и Ирбите. Размеры страны вкупе с кризисом и определили победителей сезона – на дальние вояжи решились немногие.

Лучшим среди пилотов, выступающих на машинах с моторами до 1,4 л, стал екатеринбуржец Олег Бурков, одержавший две победы в родных стенах. Поддержал почин земляка и действующий чемпион России по кроссу Владимир Норкин. Начав с шестого места в Екатеринбурге и пропустив этап в Новгороде, уралец сумел затем разгромить соперников в трех гонках подряд и досрочно обеспечил себе победу в классе «1600».

На долю пилотов двух столиц остался сокращенный до двух новгородских гонок Кубок РАФ. Переиграв соперников в обоих классах на первом этапе и дважды поднявшись на третью ступеньку подиума на втором, оба трофея увезла москвичка Татьяна Елисеева.

Фамилия не помогает

После новогодних каникул этапами в Новой Зеландии и ЮАР продолжилась серия A1 GP. Первые две победы в сезоне 2008/2009 наконец-то одержал действующий чемпион – команда Швейцарии, которую представлял Нил Яни. Как ни странно, после пяти этапов в серии по-прежнему лидируют страны, далеко не первые в условном гоночном рейтинге: Швейцария, Ирландия и Португалия.



Одна из сенсаций сезона – провал немецкой команды, выигравшей серию A1 два года назад. За нее ныне выступает достаточно сильный пилот – 23-летний призер Евросерии формулы «Рено» Михаэль Аммермюллер, но что-то у него не ладится. Уже и Ливан набрал очки, и Индонезия, а багаж Германии все еще нулевой! Франция, другой экс-чемпион серии, держится на пятом месте и вряд ли поднимется намного выше. Николя Прост (27-летний сын чемпиона мира формулы 1 Алена Проста) в ЮАР выглядел статистом. Звездная фамилия не особо помогает и команде США: Марко Андретти (внук Марио и сын Майкла) выступает в A1 без особого блеска. Хотя у себя на родине выиграл немало гонок.

КАЛЕНДАРЬ

РАЛЛИ

- **10–11 апреля** Кубок России, «Жемчужина Черноморья», Туапсе
- **25–26 апреля** Кубок России, «Сочи»

КРОСС

- **3–4 апреля** Кубок России (легковые), Улан-Удэ
- **11–12 апреля** Кубок России (грузовики, УАЗ), Энгельс
- **24–26 апреля** Чемпионат России (легковые, багги), Саратов

ДРУГИЕ ВИДЫ АВТОСПОРТА

- **4 апреля** Кубок РАФ по трофи-рейдам, «Горби-Трофи», Белгородская обл.
- **9–11 апреля** Кубок РАФ по трофи-рейдам, «Партизан-2009», Московская обл.
- **17–19 апреля** Кубок РАФ по трофи-рейдам, Тверская обл.
- **25–26 апреля** Кубок России по картингу, Икша, Московская обл.

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

1-й этап, ралли Ирландии	
1. **С. Лоэб** (Франция, «Ситроен-С4»)	2:48.25
2. **Д. Сордо** (Испания, «Ситроен-С4»)	1.27
3. **М. Хирвонен** (Финляндия, «Форд-Фокус»)	2.07
4. **Х. Сольберг** (Норвегия, «Форд-Фокус»)	6.32
5. **К. Эткинсон** (Австралия, «Ситроен-С4»)	7.51
6. **С. Ожье** (Франция, «Ситроен-С4»)	10.44
7. **М. Уилсон** (Великобритания, «Форд-Фокус»)	11.23
8. **Х. аль-Кассими** (ОАЭ, «Форд-Фокус»)	14.07
2-й этап, ралли Норвегии	
1. **С. Лоэб**	3:28.15
2. **М. Хирвонен**	0.09
3. **Я.-М. Латвала** (Финляндия, «Форд-Фокус»)	1.21
4. **Х. Сольберг**	3.33
5. **Д. Сордо**	3.52
6. **П. Сольберг** (Норвегия, «Форд-Фокус»)	6.25
7. **М. Уилсон**	6.35
8. **У. Аава** (Эстония, «Форд-Фокус»)	6.49…
11. **Е. Новиков** (Россия, «Ситроен-С4»)	15.21

СЕРИЯ A1 GRAND PRIX

После пяти этапов	
1. **Швейцария** (Н. Яни)	73
2. **Ирландия** (А. Кэрролл)	70
3. **Португалия** (Ф. Альбукерке)	64
4. **Голландия** (Й. Блекемолен)	56
5. **Франция** (Н. Прост)	41
6. **Н. Зеландия** (Э. Бамбер)	36

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО РАЛЛИ

1-й этап, ралли «Пено»	
1. **П. Флодин** (Швеция, «Субару-Импреза»)	1:01.10
2. **А. Жигунов** (Москва, «Мицубиси-Лансер»)	0.29
3. **А. Желудов** (Голицыно, «Субару-Импреза»)	0.43
4. **С. Успенский** (Москва, «Субару-Импреза»)	1.51
5. **С. Угер** (Москва, «Субару-Импреза»)	4.53
6. **К. Койтла** (Эстония, «Хонда-Сивик»)	6.32

AUDI A4
3,2 л, 265 л.с., 6-ступенчатая механика, 1 671 000 руб.



Скользкая дорога в премиум

Что делает этот «Ауди» в компании двух непримиримых соперников с раллийным прошлым? Вадим Никишев решил проверить, насколько новые «Лансер Эво» и «Импреза STI» стали ближе к гражданским автомобилям. Фото: Александр Батыру.

Эволюционировали, эволюционировали, да не… Таким вольным вариантом скороговорки можно вывихнуть не только язык, но и мозги. На презентации «Мицубиси-Лансер Эволюшн», прошедшей год назад, европейские представители фирмы попросили не сравнивать новый «Эво» с «Импрезой». И даже картинку нарисовали: вот мы, вот где-то там «Субару», а вот – к чему мы стремимся.

Как оказалось, стремятся японцы к премиум-сегменту. Мол, «Эволюшн» больше не бескомпромиссный спорткар, а вполне себе гражданский автомобиль с претензией на роскошь (ЗР, 2008, № 7). Пришлось пару месяцев спустя уточнять у вице-президента по стратегическому развитию «Мицубиси» Шиничи Курихара, правильно ли я понял тенденцию. Он подтвердил: «Мы пока не конкуренты S-серии «Ауди» и M-серии БМВ, но движемся в этом направлении». Раз так, самое время свести «Эволюцию» с «уже не конкурентом» «Субару-Импреза STI» и «еще не конкурентом» из Ингольштадта. Между прочим, менеджеры «Субару» тоже утверждают: новая модель стала менее строптивой, а люди из «Ауди» обмолвились, что одним из соперников своей S3 они видят «Импрезу WRX». Забавно, правда? Но «Ауди-S3» в России найти оказалось непросто, и выбор пал на модель A4 3,2 FSI quattro.

ТОЧНЫЙ ИНСТРУМЕНТ

Ключ с нескладывающимся жалом повернулся в замке зажигания, оживил приборную панель – но и только. Понятно, не выжав сцепление, «Субару» не завести. Тяжелая педаль сразу намекает: оно тебе надо? Справишься ли? Посмотрим. А пока 300-сильный оппозитник ворчит на холостых, найдем место за рулем. Он регулируется в двух направлениях; к стандартным перемещениям сиденья добавлена возможность изменять его высоту. Кстати, угол наклона спинки варьируется ступенчато – это понравится не всем.

Зная, что самое интересное впереди, позволю себе покритиковать салон. Да, по сравнению с салоном предшественницы у него появился хоть какой-то дизайн, и качество отделки приятнее. Но даже среди интерьеров бюджетных иномарок есть варианты получше. Штатная аудиосистема вызывает только одно желание: поскорее выключить ее и начать движение.

Первые километры подтвердили опасения: наверняка у владельцев новой STI левая нога развита лучше пра-

SUBARU IMPREZA WRX STI

2,5 л, 300 л.с., 6-ступенчатая механика, 1 450 000 руб.

MITSUBISHI LANCER EVOLUTION

2,0 л, 295 л.с., 5-ступенчатая механика, 1 850 000 руб.

вой. Но не слишком: педали тормоза и газа тоже тугие. Чтобы ездить на такой машине каждый день, нужно быть фанатом марки либо регулярно посещать спортзал. Даже тогда придется мириться с подвеской, жесткость которой неизменна: шайба системы SI-DRIVE на центральном тоннеле регулирует живость откликов акселератора, а не плавность хода. Система предлагает три режима – спортивный (он же стандартный), острый спортивный и так называемый интеллигентный. Последний не впечатлил. Заторможенные отклики на газ неудобны ни при динамичной езде, ни в толкотне вялотекущих заторов. Но, говорят, можно привыкнуть и даже топливо экономить.

Есть, впрочем, моменты, когда STI прощаешь все. Снегопад парализовал движение в столичном регионе, разбросав самоуверенных лихачей по обочинам и столбам. Осторожные профессионалы (порой кажется, что 30 лет за рулем пролетели, как один день) не рискуют держать выше 40 км/ч. Страшно? Не выезжайте на дорогу... или купите «Импрезу WRX STI». Но только учитесь, учитесь и еще раз учитесь на ней ездить – симметричный полный привод не панацея, а точный инструмент, которым нужно уметь пользоваться. Разогнаться на скользкой дороге – одно, а грамотно зайти в поворот – совершенно иное. И не уповайте на систему стабилизации, она очень толерантна: если машина скользит, значит, того хочет ее владелец! Пока электроника спохватится и поймет, что дело худо, можно наломать немало дров. Так что сначала на полигон – оценить управляемость в критических режимах. Но поедем туда в компании с соперниками, прямым и косвенным.

ПРЕМИУМ ИЛИ СУПЕР?



Даже если под этими терминами понимать обычную в Европе классификацию бензина, то «Эво» по-прежнему далек от «А95-Премиум» – только «А98-Супер»! При активной езде заправленный под пробку 55-литровый бак, по прогнозам компьютера, опустеет максимум через 200 км пробега.

«Импреза» тоже не жалуется на аппетит – сбить средний расход ниже 15 л на сотню удалось только равномерным спокойным движением по свободной дороге. В бак входит 60 л того же 98-го. Инструкция предписывает это косвенно: мол, с меньшим октановым числом характеристики двигателя ухудшатся. Так что лучше не рисковать и готовиться к тратам.

Как ни странно, «Ауди» намного демократичнее в выборе топлива. Емкость бака – 64 л, требования к бензину – не ниже А91! Но и немецкий автомобиль не сможет далеко уехать от заправки: расход в любом режиме – на уровне соперников.



«Ауди» даже в версии quattro на льду подобен фигуристу, попавшему на хоккейный корт. В пределе требуется «поисковое» руление: к особенностям межосевого «Торсена» надо привыкать.

ПОДАРОК ОТВАЖНЫМ

Салон «Эво» солиднее. Нет разнокалиберной подсветки и логотипов, кричащих о принадлежности к касте спорткаров. Просто и со вкусом. И «музыка» здесь несравненно лучше – Rockford Fosgate как-никак. Правда, сабвуфер в багажнике по-прежнему общается сам с собой, но по сравнению с «Импрезой» – чисто хай-фай.

Спрашиваете, зачем столько внимания «музыке»? Так ведь эти модели к гражданским машинам стремятся, к лучшим из них. А покупатель придирчивый пошел: в сегменте авто ценой свыше полутора миллионов рублей выбор достойный. Хорошая музыка вполне может заглушить пресный вой мотора «Эво».

Устроиться в комфортных и при этом хватких сиденьях сможет лишь тот, чьи параметры соответствуют пику кривой Гаусса. Остальным может помешать нерегулируемый по вылету руль и фиксированная высота «ковша». Зато, устроившись, радуешься относительно легким педалям и точному рычагу пятиступенчатой механики. Его ходы после «Импрезы» кажутся великоваты, а при включениях ощутимы промежуточные положения – но «Эво», как мы помним, уже не раллийный спорткар. Простительно.

Рулевое управление – тоже хороший компромисс между спортом и комфортом. В околонулевом положении нет излишней остроты, но стоит качнуть руль при объезде препятствия, «Эволюция» следует за ним, будто нить за иглой. То же касается и подвески: плотная, но отнюдь не вытрясает душу.

И, конечно, конек самого быстрого «Лансера» – система S-AWC, распределяющая крутящий момент между задними колесами. Интегрированная в систему курсовой устойчивости, электроника надежно опекает отважного, но не очень



«Субару» в своей стихии. Вот только воспользоваться природными данными машины сможет лишь профессионал. Для остальных симметричный полный привод так и останется маркетинговым слоганом.

СЛОВО ЭКСПЕРТУ



Геннадий БРОСЛАВСКИЙ, мастер спорта, основатель контраварийных школ Quattro («Ауди») и Driving Art («Мицубиси»), шеф-инструктор «Академии скорости Сергея Успенского» («Субару»). Ездит на «Мицубиси-Лансер Эволюшн VI»

Предлагаю расценивать заявление «Мицубиси» о стремлении в премиум-сегмент как хорошую шутку. Эти автомобили никогда там не были и, надеюсь, не попадут – их ценят за другое.

На зимней трассе я отдал бы предпочтение «Субару»: в предельных режимах автомобиль выигрывает у соперников. Но его арсеналом нужно уметь пользоваться. Например, знать, как влияет на управляемость степень блокировки межосевого дифференциала. Чтобы контролировать в скольжении все четыре колеса, я полностью его зажимаю. В таком варианте «Субару» с его низким центром масс легко идет ходовую змейку на скорости под полтораста, переходя из скольжения в скольжение.

«Эво» не столь однозначен, есть у него особенность: если на очень скользкой дуге передняя ось пошла плугом, S-AWC уже не поможет заправить автомобиль в поворот. Но менее грубые ошибки исправит, дав возможность почувствовать себя гонщиком. Обладающему базовыми навыками потребуется столько же времени для прохождения трассы, сколько более умелому пилоту на «Импрезе STI».

«Ауди» долгое время совершенствует свою версию полного привода, и сегодня она, наверное, лучшая из предназначенных для гражданских машин. Ее задача – вселить уверенность на заснеженной дороге в того, кто возвращается домой после трудового дня. И это полностью соответствует философии премиум-класса.



Премиум? Помилуйте, от стандартного «Лансера» салон «Эво» отличается лишь дополнительными клавишами управления трансмиссией да хваткими сиденьями.



Интерьер «Субару» на фото выглядит приятно, но в реальности огорчает звонким пластиком и выставленными напоказ логотипами STI. Все же лучше, чем в прошлом поколении.



Безусловно, в нашей компании «Ауди» единственный представитель люксового сегмента. Со вкусом подобранные материалы, безупречная сборка и обилие сервисных функций.





На «Эволюции» можно мчать отважно, без труда контролируя автомобиль даже в глубоких скольжениях: спасибо умной системе полного привода.

умелого водителя. На скользком покрытии автомобиль сам ввинчивается в поворот, позволяя раньше открывать газ (в отличие, например, от «Ауди-А4»).

ЭЛЕКТРОННЫЙ РАЙ

Ингольштадтская машина создана совсем для другого. Вот это самый настоящий премиум-класс, и дело не только в больших размерах. Передние сиденья (естественно, обшитые кожей) – с сервоприводами и вентиляцией. Есть и камера заднего вида, и активный круиз-контроль: знай себе рули, а скорость «Ауди» поддерживает сам. Правда, при перестроении в плотном потоке «четверка» внезапно клюнула носом: в сектор видимости радара попал близкий борт обгоняемого грузовика и электроника оценила ситуацию как аварийную. Держите дистанцию!

Благо к неспешной езде автомобиль располагает: тяговитая 265-сильная «шестерка» равнодушна к выбору любой из шести передач. Будет время освоить систему MMI, которой подчиняются все функции: от «музыки» до навигации и настроек подвески и рулевого. Легкие органы управления не утомят даже изнеженную барышню, а звук мультимедиасистемы Bang & Olufsen побеждает музыку «Мицубиси», не говоря уж о «Субару». Однако на скользком покрытии не расслабишься: хотя вариант полного привода с «Торсеном» в качестве межосевого дифференциала и считается самым понятным, мы готовы с этим поспорить. Причем проверять его самостоятельно на дорогах общего пользования категорически не рекомендуем! Доверьтесь системе стабилизации, тем более что полностью она не отключается. И помните: каждому свое. Раллийная езда не для премиум-автомобилей.

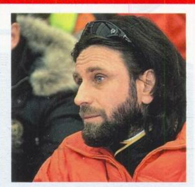
Резюмируем: «Мицубиси-Лансер Эволюшн» потерял былую бескомпромиссность, зато стал понятен более широкому кругу водителей. Подчеркнем: особенно тем, кто хочет ездить быстро и безопасно. Но слово «роскошь» к нему по-прежнему неприменимо: это обычный бюджетный «Лансер» с незаурядными ходовыми свойствами.

«Субару» не произносит громких слов, и потому откровенное пренебрежение интерьерными изысками не вызывает удивления. Сам автомобиль производит впечатление гоночного: есть проверенная система полного привода, фирменный оппозитный двигатель, а все остальное – скорлупа. Именно так воспринимаешь хлипкие бамперы, гремящие двери и спорную внешность «Импрезы STI». Автомобиль с привычно боевым характером стал более покладистым по сравнению с предыдущим поколением, и, несмотря на это, он суровее к неофитам, чем «Эво».

«Ауди», несмотря на полный привод и мощный мотор, выглядит в их компании изящным франтом, случайно заглянувшим в спортклуб. Между ними пропасть: в качестве отделки, богатстве электроники А4 настолько же превосходит «японцев», насколько проигрывает им в удовольствии от вождения. **ЗР**

Благодарим «Академию скорости Сергея Успенского» за помощь в подготовке материала.

СЛОВО ЭКСПЕРТУ



Александр ОРЛОВСКИЙ,
мастер спорта, чемпион страны по кольцевым и трековым гонкам.
Личный автомобиль – «Субару-Импреза WRX STI» (серия GDB)

Усилия японских производителей, старающихся сделать свои полноприводные топ-модели комфортнее, конечно же, заметны. «Субару» теперь щеголяет куда более добротным пластиком обивок. Исправлены некоторые недочеты эргономики. Да и «Мицубиси» в целом стал солиднее и монументальнее. Но спортивная порода, от которой пока никуда не деться, дает знать о себе. Ведь по сути своей спортивная машина должна быть аскетичной, что противоречит понятию комфорта.

Например, рабочее место водителя в «Субару» стало лучше… именно для активного водителя. Когда тело уже зафиксировано анатомическим сиденьем, в нем очень удобно. Но развитые боковые поддержки такого седла неизбежно затрудняют посадку-высадку. Еще пример: у «Лансера» руль не регулируется по вылету. Для модели, стремящейся в премиум-сегмент, это заметный недочет. Тем более что у лидеров класса рулевая колонка снабжена электрорегулировками.

А вот «Ауди-А4» в полной мере соответствует моим представлениям о премиуме: солидность буквально во всем. Автомобиль комфортен в движении, снабжен новейшими электронными системами и полным пакетом электрорегулировок.

Когда никуда не спешишь, словно перемещаешься на любимом домашнем диване. А если надо побыстрее, в распоряжении владельца мощный двигатель, полноприводная трансмиссия и умная электроника, готовая в любой момент помочь водителю. Но не стоит сравнивать пилотажные способности «Ауди» и «японцев». Ездовые возможности автомобиля достойны самых лестных слов, но только не эпитета «бескомпромиссный спортсмен».

Чужой монастырь

Похоже, финансовый кризис заставил многих пересмотреть подход к тюнингу. Как можно малой кровью доработать «Додж-Эвенджер», оценил Вадим Никишев. Фото: Константин Васильев.

Поклонники европейской автомобильной школы могут дальше не читать. А могут и читать – ведь доработки «Эвенджера» призваны устранить как раз то, за что заслуженно поругивают «американцев».

Вмешательство в техническую часть было бы неразумным – оно требует совсем других средств и производственных мощностей. В итоге с точки зрения ходовых качеств «Додж» остался самим собой: за эффектным кузовом с могучим отвалом бампера, развитыми арками колес и амбразурами окошек скрывается платформа... «Мицубиси-Лансер». Конечно, ездовые манеры отличаются от донорских. Пришелец с другой стороны Атлантики длиннее почти на 27 см и формально относится к классу D. Паспортная снаряженная масса на центнер больше, а под капотом – двигатель объемом 2,4 л, который на «Лансере» не встретишь. Зато он знаком по другой модели – «Аутлендеру». Немаленькому паркетнику хватает 170 «лошадей» и 220 Н·м, должно хватить и седану. Однако инициативу неплохого мотора рубит под корень флегматичный четырехступенчатый автомат. При попытке резко ускориться из-под капота доносятся приглушенные вскрики, но разгон не соответствует звуковому сопровождению. Ручной режим не подмога: с такими растянутыми передачами проку от него чуть. Да и нечестный он: на предельных 6200 об/мин коробка переходит на высшую ступень.

Управляемость под стать динамичности: «Эвенджер» – хороший середняк. Поворот руля на малый угол к заметному изменению траектории не приведет, лишь значительное отклонение направит глыбу капота в нужную сторону. В экстремальной ситуации вроде бы покладистый «Додж» удивил желанием помести хвостом. Отключенная система стабилизации, укатанный снег, прикрытый газ – как результат, эффектное скольжение задней оси. Но электроника лишь прикидывается спящей: стоит парировать занос рулем, как она начинает помогать водителю.

Плавность хода оценим как достойную. Если на небольшой скорости «Эвенджер» вздрагивает на многочисленных асфальтовых заплатках, то с ее ростом становится равнодушным к мелочовке и средним ямам. На колеи реагирует спокойно, ровно в той мере, чтобы дать понять: они есть. Во многом это заслуга нестандартных колес: на диски от «Крайслера-300С» натянуты шины 235/60R18! Это как раз один из пунктов специальной программы, предложенной потенциальным покупателям «Эвенджера». Коль скоро им глянулся брутальный облик «Доджа», надо усилить образ подобающими колесами.



С другой особенностью «американца» – низким качеством отделки салона – боролись. Матерчатая обивка уступила место натуральной коже трех видов, ею обшиты рулевое колесо, рычаг стояночного тормоза и все сиденья. Жаль, что форма их осталась неизменной: боковой поддержки не хватает, а валик поясничного подпора норовит вытолкнуть с коротковатой подушки.

Однако сама идея заслуживает высшей оценки. Неплохо сбалансированный автомобиль с яркой внешностью избавили от врожденных недостатков, стремясь привлечь новых клиентов. Такой путь давно опробован за рубежом, им же успела пройти группа компаний «Рольф», заказав в немецком ателье спецсерию для пяти моделей «Мицубиси» (ЗР, 2008, № 10). Российское представительство «Крайслера» реализовало замысел с помощью дилера – компании «Муса Моторс». Стоимость комплекса работ (перешивка салона, установка новых колес и аппликации на тему «блюзмобиля») составляет 190 тыс. руб. Это всего 15% стоимости самого «Доджа-Эвенджер» в богатой комплектации. **ЗР**

***Поправка.** В ЗР, 2009, № 2 в материале «На всякий случай» (с. 228–231) допущены неточности. После загрузки инсталляционного диска мультимедиасистема позволяет проигрывать DVD. Навигационные карты сохраняются на жестком диске.*

Многим «Додж» нравится своим напористым обликом. Те, кого смущало качество интерьера, могут присмотреться к тюнинговой версии поближе.

Незавершенный штрих – ручки дверей из дешевого пластика. Ну что мешало заказать такие же из металла!



Перешит и диван. В распоряжении передних пассажиров электроподогрев, но сидящим сзади придется самим греть холодную кожу.

Приятный салон можно было пожурить за низкое качество отделки. Пластик остался нетронутым, но с кожей на сиденьях и органах управления интерьер стал уютнее.



В темнице сырой

Есть ли шанс самостоятельно выбраться из машины, засыпанной лавиной? О схватке за существование, реконструированной в эксперименте, рассказывает Андрей Сидоров. Фото: Александр Кульнев.

«…Сразу после схода лавины на шоссе Джалал-Абад – Казарман туда для расчистки дороги от снежного завала подогнали спецтехнику. Вскоре один из бульдозеров задел ковшом некий металлический предмет. Оказалось, что ковш «нашел» автомобиль «Жигули», в котором находились четверо еще живых седоков. Лавина настигла их прямо на шоссе. Людей вытащили из машины и отправили в ближайший госпиталь. Все остались живы и здоровы.

Спасателей удивил тот факт, что никто из четверки здоровых мужчин даже не попытался спасти себя: выкарабкаться из автомобиля и руками разгрести снег, чтобы выбраться на поверхность. Один из спасенных даже успел написать прощальную записку…»

Подобные сообщения нет-нет да и появляются в лентах новостей. Только, к сожалению, далеко не всегда напасти кончаются столь чудесным образом – и техника-то вскоре прибыла, и бульдозер так кстати наткнулся на машину! Куда чаще бедолаг, попавших под лавину, отправляют не в больницу, а на опознание. И коли повезло выжить в первые минуты, наверное, не стоит сразу браться за перо – написать прощальную записку родным и близким можно и позже. А что же делать во-первых? Чтобы знать это наверняка, нужно самому оказаться в роли потерпевшего. Но не перестараться, иначе делиться впечатлениями будет просто некому. Поэтому командировку куда-нибудь на Чегет, на поиски настоящей лавины мы даже не планировали. Снега достаточно и в Подмосковье, а уж нагрести над машиной сугроб в несколько метров – дело техники.

Оттепель, мокрый снег плотностью около 500 кг на кубометр тяжело падает из ковша погрузчика на нашу многострадальную «десятку». Трещит, но пока держится ветровое стекло, вмятины на крыше прощупываются уже из салона, пружины подвески сжаты до упора, а погрузчик продолжает формировать над машиной «сошедшую лавину». Что же, ремонт будет потом, а пока кузов, как может, защищает «попавший в беду» экипаж.

В машине трое: фотограф, видеооператор и собственно «потерпевший». Над крышей уже метра полтора плотного снега – настолько плотного, что по нему можно ходить, нисколько не проваливаясь. Связь с «погребенными» только по рации, ведь снег – отличный звукоизолятор. Кстати, мобильный телефон под двухметровым слоем снега работает ничуть не хуже, чем на поверхности. С момента, когда машина полностью скрылась под «лавиной», прошло около 20 минут, а с «того света» передают, что воздуха уже маловато, пора пробовать спасаться – рыть туннель на волю.

СПАСАТЕЛИ СОВЕТУЮТ

Ни в коем случае не позволяйте себе заснуть. Терпеливо пробивайтесь вверх. По данным Австрийской горноспасательной службы, из 283 человек, попавших в лавины, 106 человек выбрались самостоятельно, а 97 были вызволены из-под снега их товарищами. Помните, вас ищут! Известны случаи, когда людей, погребенных лавиной, спасали на пятые и даже на тринадцатые сутки.

ВПЕРЕД И ВВЕРХ

Время пошло! Петр, наш бессменный естествоиспытатель, пробирается через лючок в багажник и добывает оттуда заранее припасенную лопатку. (Надеемся, она лежит в машине у любого,



Через несколько минут наша «десятка» с экипажем скроется под трехметровым сугробом.

Чтобы опустить стекло, нажимаем на него рукой изнутри – таким образом компенсируем натиск снега.

Ели нет лопаты, сгодится скребок для снега или подходящая деталь интерьера.



кто ездит зимой по заснеженным дорогам.) Фотограф и оператор меж тем только попусту расходуют кислород. Впрочем, у них здесь своя работа, пусть пока дышат...

Первая неожиданность – электростеклоподъемник не работает: не осиливает трения прижатого к направляющим стекла. В боевых условиях в ход немедленно пошла бы лопата, а если ее нет – пряжка от ремня безопасности, штырь подголовника или любая другая железка, которой можно разбить закаленное стекло, но здесь нашелся более щадящий вариант – надавливать изнутри на стекло, компенсируя натиск снега, и одновременно его опускать.

Мокрый снег, спрессованный вышележащими слоями и чуть подмерзший, по прочности, как слежавшийся грунт, разгребать его голыми руками очень непросто. Если нет лопаты, подойдет скребок для снега, пепельница или любая другая твердая деталь, например тот же подголовник с его стальными штырями. Очень мерзнут руки, и если нет перчаток, а копать предстоит долго, придется найти им альтернативу – натянуть на руки носки или, если позволяет длина рукавов, спустить их на пальцы.

В машине холодно, темно и сыро. И очень тихо – снаружи не доносится ни звука. Слышно лишь собственное сопение – спертый воздух вынуждает дышать чаще. Конденсат жирными каплями оседает на всех пластиковых деталях, течет струйками по стеклам, образуя в «ни-

зинах» лужицы. В этой зловещей темноте о свободе напоминают только фонарик и тусклый свет плафона – они позволяют кое-как ориентироваться в этой мышеловке и видеть фронт работ. Да вспышка фотоаппарата, документирующего «стахановский» труд. Впрочем, от нее больше вреда, чем пользы: уж очень бьет в темноте по глазам.

СВЕТ В КОНЦЕ ТОННЕЛЯ

Лопата сквозь проем стекла выгрызает плотный снег, который Петру приходится утрамбовывать на полу салона. Поначалу работа идет споро – копать из салона, вываливая снег себе под ноги, несложно. Через четверть часа сугроб покрыл передние сиденья, добрался до приборной панели, а длина туннеля, ведущего на поверхность, уже больше метра.

В рекомендациях по выживанию в лавинах говорится, что если вокруг головы удалось создать некоторую свободную от снега полость, то благодаря его пористости воздуха для дыхания будет достаточно. Видимо, имелся в виду сыпучий морозный снег – в окружении мокрого дышать в норе практически нечем. Еще одна проблема – вынутый из лаза снег. Его по мере заглубления в забой нужно проталкивать между собой и стенкой лаза, стоя при этом на оконном проеме, а потом ногами сбрасывать в салон, поэтому приходится диаметр лаза делать больше, время от времени снова нырять в салон и рас-

Через полчаса показался свет в конце тоннеля.

Свобода!





чищать пространство у окна для новой порции. А значит, больше объем снега в машине и туннель длиннее – его приходится рыть под наклоном, чтобы в нем удержаться. Проходчик перепрaвляет снег и на заднее сиденье, чтобы использовать весь свободный объем кузова. Руки в мокрых хлопковых перчатках нестерпимо мерзнут, струйки талой воды текут в рукава и за пазуху, но останавливаться некогда – воздух нужно экономить. Работа идет уже в полной темноте, на ощупь – свет плафона в нору не пробивается и лишь где-то в ногах обозначает оконный проем. Время от времени Петр зондирует лопатой направление подкопа – где там поверхность? Этот маркшейдерский прием, возможно, подскажет кратчайший путь, но очевидно одно – копать надо вперед и вверх.

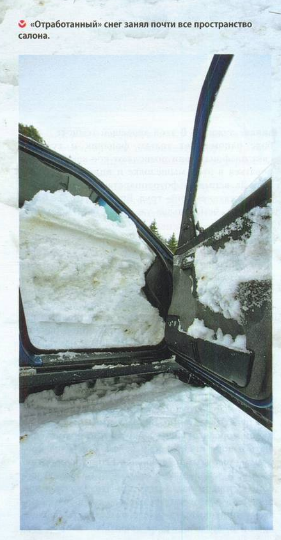
Наконец-то лопата пробивает свод и в узкую щель врывается тонкий лучик солнечного света! Еще и часа экипаж не просидел в гнетущей тьме снежного склепа, а уже истосковался по свободе. Правильно говорят, не потеряешь – не оценишь! В салон уходят еще несколько лопат снега, и нагора выбирается залепленный снегом, мокрый, но живой-здоровый Петр, а вскоре и остальные «невольники».

Итак, наш эксперимент показал: если не паниковать и не тратить время на написание прощальных записок, а методично бороться за свою жизнь, шансов выбраться из засыпанной машины не так уж мало. Воздуха в салоне даже под мокрым снегом хватит на три человекочаса, в то время как на рытье двухметрового туннеля нужно всего полчаса. Пусть даже на это уйдет целый час, зато «свобода вас встретит радостно у входа»! **ЗР**

СЛУЧАЙ ИЗ ЖИЗНИ

По данным Reuters, огромный, шириной около 62 метров и высотой около 4,5 метра, пласт снега субботним утром обрушился на автотрассу, сбросив с дороги несколько автомобилей. Прибывшим на место происшествия спасательным службам пришлось извлекать из-под снега, как минимум, две автомашины, в которых находились, по предварительным данным, шесть человек. Спасенные люди были доставлены в местную больницу. По словам врачей, никто из пострадавших не получил травм, угрожающих жизни, и лишь один человек нуждается в госпитализации.

«Отработанный» снег занял почти все пространство салона.





Нужны ли машине прививки?

Уже много лет крупнейшие автопроизводители замалчивают проблему грядущей вирусной эпидемии автомобилей. Проникнуть в секреты хакеров и антихакеров попытался Анатолий Вохус.

Бессмысленно спорить, что появилось раньше – замки или взломщики. Много веков человечество играет в полицейских и воров, меняются только технологии. Компьютерные вирусы давно переросли стадию детских игрушек, превратившись в целую отрасль подпольной индустрии, приносящую немалые доходы. Современные вирусы зачастую не имеют внешних проявлений, но они стали более живучими и вредоносными. С их помощью злоумышленники воруют коды доступа, пароли, номера кредиток. А недавно вирусы стали находить и в автомобилях, точнее, в их компьютерных блоках. Что же они там делают и как туда попадают?

Сегодня различные системы автомобиля – от сигнализации до телефона и мультимедийного компьютера – так активно общаются между собой и с окружающим миром, что ворот для «инфекции» предостаточно. Кроме того, современные системы активной и пассивной безопасности уже рассчитаны на взаимодействие нескольких автомобилей между собой, открывающее, в принципе, доступ к командному центру, мозгу авто. Так что найти лазейку не проблема. С увеличением потока импортных машин в России стали появляться доселе неизвестные вирусы из Южной Америки, Кореи и Азии. К счастью, в наших условиях они практически не размножаются – подходящих автомобилей на дорогах очень мало.

Пока самый распространенный способ подцепить вирусы – использование протокола «Блютус». Но слабенький сигнал распространяется лишь на десяток-другой метров, поэтому в чистом поле просто так вирусам к машине не подобраться. Другое дело – загруженные магистрали Москвы или стоянка какого-нибудь дорогого отеля. Там вероятность заражения выше во много сотен раз. Во-первых, машины скучены, как больные в общей палате, а во-вторых, почти каждая из них способна не только копить, но и передавать вирусы – это же не старые карбюраторные «шестерки»!

Но основную опасность представляют пробки. По косвенным данным, только в Москве каждый день заражается несколько десятков машин, и этот показатель неуклонно растет. Как же проявляется вирус и чем он грозит владельцу?

Во-первых, зараженный незаметным вирусом автомобиль – удобная добыча угонщика, многие угоны века оказались возможными только благодаря троянцам. Во-вторых, вирусы используют шантажисты и папарацци для контроля за передвижением объекта. В-третьих, но это только слухи, вирус может стать орудием устранения конкурента: отказали тормоза на спуске или заклинило в повороте руль – поди потом докажи, что это не вина водителя!

Здесь мы подошли к очень интересному вопросу. Оказывается, первые вирусы жили даже в ПЗУ. Видимо, и на заводах попадаются злые гении, закладывающие мины замедленного действия в миллионы новых автомобилей. Все помнят, сколько проблем доставлял на многих авто холодный пуск или наш бензин. Все это лишь первые весточки от западных хакеров, посланные в далекую Россию. Впрочем, и вазовские шестнадцатиклапанники не избежали этого вируса («холодильник Бош» – так прозвали его хакеры за замораживание моторов уже при –20°С).

Многочисленные смены прошивок по гарантии у того же «Форда» да и у многих других производителей – это на самом деле попытка избавиться от вирусов. Есть мнение, что сегодня около половины отзывов по гарантии так или иначе связано с заражением вирусами. Повод можно, конечно, придумать любой – от неудачного винтика в рулевом управлении до плохого металла рычагов подвески. Но кто проверит, в чем истинная причина отзыва автомобиля?!

Конечно, производители не спешат предавать проблему огласке. Ведь тогда придется открыть доступ к своим ноу-хау создателям антивирусного обеспечения (ну или самим переквалифицироваться в антихакеров). Пока же никто не хочет ни делиться программным обеспечением, ни даже раскрыть, какое железо использует встроенная сотовая связь. Тем не менее, как показывает опыт, злоумышленники нередко осведомлены в этих вопросах лучше самих производителей.

Есть и другая версия: так называемые вирусы – на самом деле не что иное, как кем-то задействованные недокументированные возможности, заложенные самим производителем. Ведь шпионская пригодность сегодня чуть ли не по стандарту закладывается почти в каждое устройство – от телефона до телевизора.

Как же быть? Во-первых, пора вспомнить старый добрый выключатель «массы» (правда, дилерский сервис и электроника некоторых авто воспринимают его в штыки). Во-вторых, избегать стоянок возле дорогих отелей и супермаркетов и вообще пробок в центре богатых городов. И, наконец, следить за антивирусным рейтингом моделей, который мы постараемся публиковать ежегодно (первый – в апрельском номере 2010 года). ЗР

Свобода перемещения

В Сочи, в поселке Красная Поляна, под патронажем компании «Ниссан» прошел первый этап мирового кубка по фрирайду сезона-2009. За безумными спусками отважных спортсменов следил Вячеслав Субботин. Фото: «Ниссан».

Для чего делают вседорожники? Ответ в названии – чтобы проехать там, где захочешь. У «Ниссана» на этот случай коллекция настоящих вездеходов, или, как именует эти машины сам производитель, группа 4x4: «Патруль», «Навара», «Пасфайндер» и легкий «X-Трейл». Таким машинам и тем, кто ими управляет, тесно в рамках дорог – подавай простор и целину. Словом, фрирайд, свободное катание. Соответственно, фрирайдерами называют отчаянных горнолыжников и бордеров, спускаю-

Nissan Freeride World Tour награждает победителей первого этапа в Сочи, на Красной Поляне. Здесь, как в автоспорте, – «инструмент» имеет значение. Обратите внимание на ширину лыж. Ничего общего с привычными узкими – на них в глубоком снегу утонешь.

щихся с гор по снежной целине, очень крутым склонам, по скалам, через лес. Всегда там, куда обычный горнолыжник и носа не сунет: опасно и страшно! Почти так же, как на вседорожнике, проявляя мастерство, отвагу, ловкость и упорство.

Само собой, «Ниссан» не мог стоять в стороне от столь увлекательного и остромодного движения, а потому который год спонсирует чемпионат мира по фрирайду. У мирового тура, как у любого профессионального соревнования, в год несколько этапов. В этом сезоне первый прошел в России, в Сочи, второй – в США, в Скво-Вэлли, третий – во Франции, в окрестностях курорта Тинь, четвертый грядет в этом месяце в Швейцарии, в местечке Вербье. Там и определятся чемпионы-2009.

У российских парней и девчат неплохие шансы стать призерами чемпионата. Наша команда молода и выступает в туре недавно, но весьма агрессивна и напориста. Опыт огромный – в традиционных местах тренировок (Чегет, Эльбрус, Домбай) ратраки (машины для укатывания снега и подготовки трасс) видят лишь изредка. В наших горах что выпало, по тому и поехали. Смелости фрирайдерам не занимать. За годы тренировок на нехоженых и крайне опасных маршрутах страх улетучился, а катание стало увлекательным и задорным. Нам есть чем покрыть козыри иностранцев. И на склонах Красной Поляны российские спортсмены себя показали. Выбирали самые сложные маршруты, по которым даже опытные сорвиголовы из США, Швейцарии, Новой Зеландии не рискнули проехать. Первых мест наши, увы, не заняли, но самое большое восхищение публики заслужили. ЗР

Фрирайд на колесах, как и на лыжах, по силам только мощным и ловким. Возможно, в будущем появятся специальные комплектации «ниссанов» для фрирайдеров, а потом (почему бы и нет?) новая модель.

Вероника Сорокина, член сборной России по фрирайду, про-райдер «Ниссана» никогда не ездила на вседорожнике, хотя снежное бездорожье – ее стихия и страсть. После соревнований пробовала на полноприводных «ниссанах» проехать к горе, к месту катания. На «Наваре» пробилась ближе, чем на других машинах. Это следующий автомобиль нашей чемпионки.



Моря хватит всем!

Большинство туристов летит в Грецию на самолете, но автомобилисту приятней отправиться туда на машине. О своей поездке в страну, «где есть все», рассказывает Юрий Нечетов. Фото автора.

Летом хочется на море. А поскольку Черноморское побережье изъезжено вдоль и поперек и есть опыт дальних поездок, мы решили махнуть в Грецию.

ПОДГОТОВКА

Греческие визы получили уже опробованным способом: найдя по Интернету кемпинг на побережье, я забронировал место на четыре дня и оплатил кредиткой 30% (54 евро). Поскольку подтверждение бронирования и платежа служит основанием для получения визы (сайт консульства: www.hellas.ru), необходимо не просто указать количество человек, а перечислить всех поименно. Нужны также страховки («грин-карты») на машину и караван – мы собрались ехать со своим прицепом-домом. Шенгенская виза дает право на транзитный проезд через Румынию и Болгарию (24 часа на страну).

МЫ ЕДЕМ

Из Москвы стартовали в шесть утра и за десять часов через Брянск – Погар – Почеп проехали 600 км до украинской границы. Погранпереход Гремячий прошли без задержки – он оказался пустой, а вот очередь грузовиков там растянулась на пару километров. Первый ужин и ночевка под Киевом на стоянке с фурами (946 км от дома) – наш дом на колесах оказался вполне уютным.

Утром спали как сурки, выехали лишь около десяти. В районе Староконстантинова попали под сильнейший град – льдинки размером с грецкий орех! Вечером были на опять же пустом погранпереходе Тереблече – Сирет (1546 км от дома); очередная пара штампиков в паспортах – и вот мы в Румынии. Ночевали на берегу озера, на задах какой-то АЗС.

В Румынии в ходу леи, но проблем это не доставило. Во всех странах заправку горючим и покупки в супермаркетах мы оплачивали кредитной картой, а карманные деньги снимали в банкоматах, хотя это не очень выгодно. На дорогах здесь множество телег, большинство автопарка – старые «Дачии», среди них попадаются новенькие «Дачии-Логан». Частыми полицейскими засадами и общим пренебрежением к правилам дорожного движения Румыния напомнила Россию.

В Трансильвании посмотрели замок Дракулы, заночевали на пустом паркинге супермаркета (румынские пограничники отметили паспорта завтрашним днем, и мы получили фору на сутки). На следующий день, с трудом миновав узенькую, всю в ремонтах окружную вокруг Бухареста, оказались на переходе Гюрджу – Русе (2214 км от Москвы): 9,27 евро за проезд по мосту





Театр Одеон построил Герод Аттик (наставник Марка Аврелия) в честь своей жены Регины в 160 году. Сейчас здесь устраивают представления во время Афинского фестиваля, который проходит каждое лето.

Храм Афины Парфенос (Парфенон) был возведен Фидием в V веке до нашей эры. Для оптического увеличения сооружения его фасад выгнут вверх на 6 см, а боковые стороны – на 11 см.

Афинские гвардейцы, стоящие почетным караулом у могилы Неизвестного солдата, облачены в обтягивающие рейтузы. Говорят, кандидатов подбирают... по красоте ног!

Трансильванский замок Бран (XIV век) вполне симпатичный. Сатанинский ореол он приобрел лишь после выхода в 1898 году романа Брема Стокера «Граф Дракула».

При остановке в кемпинге на несколько дней сбоку каравана устанавливали специальный тент. Под ним можно поставить раскладную мебель и даже улечься спать на надувном матрасе.



через Дунай, 5 евро за проезд по местным дорогам – и мы уже в Болгарии.

Большинство надписей в этой славянской стране дублировано на русском языке, но и болгарские интуитивно понятны. Ближе к вечеру мы уже бродили по древнему городку Велико-Тырново, который в XII–XIV веках был столицей Второго Болгарского царства. А потом нас ждал кошмар – 30 км узенького горного серпантина через перевал Шипка в густейшем тумане!

Дальше ехали по указателям «Истанбул» и лишь у самой турецкой границы отвернули на юг к ведущему в Грецию переходу «Капитан Петко-воевода» (2585 км). Местные здесь лишь притормаживали, мы потеряли на формальности с полчаса. Еще через несколько часов добрались до кемпинга в городке Фонари (2849 км) и плюхнулись в Эгейское море. Да здравствует Греция!

ГРЕЦИЯ

На страну площадью 132 тыс. кв. км приходится около 14 тыс. км береговой линии – если поделить одно на другое, получится, что средняя ширина территории составляет около 10 км. Так что моря в Греции хватает всем! Вода очень чистая и весьма соленая, в ней легко плавать и можно даже загорать, подставив солнцу живот, однако, если хлебнуть ненароком, долго отплевываешься. По той же причине после купания нужно ополоснуться в пресном душе – кабинки установлены почти на всех цивилизованных пляжах. Основная неприятность – морские ежи на дне вне пляжной зоны; для защиты от них в магазинчиках продают специальные резиновые тапочки с толстой подошвой.

После четырехдневного отдыха мы отправились дальше. От Салоник началась платная автострада, легковушки

НЕКОТОРЫЕ ДЕТАЛИ

БУКСИРОВЩИК

Во главе нашего автопоезда был дизельный «Форд-Фокус» (1,8 л, 115 л.с.) У автомобиля высокий запас тяги (кроме малых оборотов), он очень динамично разгоняется и уверенно берет любые подъемы. Однако из-за низких оборотов (1750 об/мин при 90 км/ч на пятой передаче) и, соответственно, малой производительности помпы мотор в затяжных подъемах греется. Приходится переходить на пониженные передачи, поднимая обороты раза в полтора-два, и в этом же режиме проезжать часть спуска, чтобы остудить двигатель.

КАРАВАН

Караван «Адриа-4252AD» 1990 года выпуска был найден по Интернету и куплен в Голландии прошлой осенью за 1870 евро. С учетом таможни (30% стоимости) и других платежей он обошелся в итоге в 2700 евро. Прицеп выбирал из самых компактных и легких: размеры 5400x2100x2500 мм, снаряженная масса 710 кг, полная – 1000 кг. Тем не менее мы без проблем жили в нем впятером: обеденная зона впереди преобразуется в просторное (2000x1500 мм) лежбище, еще две кровати, одна над другой, – в корме. Напомню, что для буксировки в соответствии с п. 8 Правил сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений достаточно категории B.

Оборудование каравана стандартное. Холодильник «Электролюкс» работал на газе (израсходовали лишь один из двух 27-литровых баллонов), а в кемпингах мы переключали его на питание от 220 В. Есть также газовая плита, мойка, туалет, а вот душа, к сожалению, нет.

ТОПЛИВНЫЙ ВОПРОС

Дизельный «Фокус» очень экономичен: на шоссе я легко укладываюсь в 4,5 л на 100 км. Караван увеличивает расход ровно вдвое – до 9 л/100 км при 90 км/ч. Средний показатель за время отпуска составил лишь 8,5 л/100 км. По дороге на юг цифры на ценниках АЗС уменьшались, тогда как фактическая стоимость горючего росла: Россия – 25 рублей за литр дизтоплива, Украина – 7,15 гривны, или 38 рублей, Румыния – 4,45 леи, или 46 рублей, Болгария – 2,57 лева, или 47 рублей, Греция – 1,34 евро, или 48 рублей.

КАЛЬКУЛЯЦИЯ

Общие затраты составили ровно 100 тысяч рублей. Визы-страховки обошлись в 10 тысяч, топливо – в 26 тысяч, кемпинги – в 10 тысяч, на шопинг ушло 10 тысяч рублей.

несутся со скоростью 130–150 км/ч, мы же в правой полосе вместе с грузовиками держим свои крейсерские 90 км/ч. Миновав по пути какую-то невзрачную горушку, оказавшуюся Олимпом, заночевали у врат афинских на паркинге магазина «Метро» (3585 км). Утром продрались в центр и запарковались под самым Акрополем. Парфенон, храм бескрылой Ники (по преданию, афиняне отрубили ей крылья, чтобы богиня победы не улетела от них), театр Диониса, храм Гефеста и Афины, портик Агоры, арка Адриана, гора Ликабет… Посвятив Афинам лишь день, к вечеру отправляемся дальше, на Пелопоннес. В этом году пришло понимание: отпуск – это прежде всего отдых, а не беготня с высунутым языком по многочисленным «достопримам».

…Крошечный прелестный Нафплион (3814 км) – тысяча ступеней, ведущих к расположенной на скале древней крепости Паламиди, стала серьезной проверкой нашей физической подготовки. А наверху выяснилось, что с другой стороны сюда можно заехать на машине...

У нас появился какой-то цыганский зуд: после двух-трех дней на одном месте тянет в дорогу. Местность на Пелопоннесе гористая, и при троганье на каком-то подъеме я чуть не сжег сцепление – на малых оборотах крутящий момент у турбодизеля никакой. В результате выбрал другую тактику: раскрутил мотор тысяч до четырех, бросил сцепление и уверенно стартовал в дыму шлифующей асфальт резины. Со стороны выглядит ужасно, но на самом деле три-четыре секунды буксования никак не сказались на колесах.

В Олимпии (4046 км) побегали по древнему стадиону, где первые игры состоялись в 776 году до нашей эры, а в наши дни от солнечных лучей зажигают олимпийский огонь. Здесь лежит камень весом 143,5 кг с надписью, что 2600 лет назад атлет Бибон поднимал его над головой... одной рукой! С Пелопоннеса в континентальную Грецию переехали над Коринфским заливом по самому длинному в мире подвесному мосту; его ввели в строй в 2004 году к Олимпиаде в Афинах.

Расположенная на 200-метровой скале крепость Паламиди сторожит вход в бухту города Нафплиона – первой столицы независимой Греции.

На дне множество морских губок, встречаются и такие огромные ракушки.



Самый длинный в мире подвесной мост соединяет Пелопоннес и материковую Грецию: дорожное полотно длиной 2252 м от поверхности воды отделяет 65 м, стальные канаты закреплены на четырех опорах высотой 230 м.

Перед обратной дорогой на несколько дней остановились на красивейшем полуострове Халкидики, в кемпинге «Тристиника» (4829 км): сосны, крупный белый песок и чистейший залив Кассандра! Рядом Святой Афон, единственная в мире православная монашеская республика, получившая автономию от Византийской империи еще в 972 году.

ДОРОГА ДОМОЙ

Добросовестно отдав последний день морю, под вечер отправились в обратный путь и, пройдя погранпереход Промахонас (пустой), к ночи были в Софии (5296 км). Следующие полдня гуляли по гостеприимной болгарской столице, на карте которой множество названий, связанных с Россией: бульвар Генерала Скобелева, площадь Царя-Освободителя, храм Александра Невского... Обед в кафе был вкусный и запомнился певучими, какими-то детскими названиями блюд: хрупкава цаца, пилешки хапки, снежанка.

Под вечер впечатление о Болгарии испортил пограничник на переходе Русе – Гюрджу (5610 км), заявивший, что мы не уплатили сбор на дороги! Я ответил, что готов заплатить все, что положено, но в кассу, после чего он открытым текстом попросил денег «на кофе». Не получив ничего, служивый поленился даже поставить нам штампы в паспортах!

Ночевать хотели в Бухаресте (5692 км), чтобы наутро посмотреть город, но, проехав вечером грязными, страшноватыми улицами, по которым слонялись какие-то подозрительные личности, почли за благо здесь не задерживаться. Хорошо, нашли стоянку у супермаркета. На следующий день нас изрядно вымотали полтысячи километров по неважным румынским дорогам. Вероятно, именно этим объясняется то, что румынский пограничник на переходе Сирет – Тереблече (6173 км) все-таки вытянул у меня 20 евро «за дороги» – просто не было сил с ним ругаться.

Украина показалась родным домом. К концу следующего дня были уже в Гремячем (7115 км), а через день – дома, в Москве (7700 км). ЗР

Более полная версия рассказа – на нашем сайте: www.zr.ru/articles/58267

Цивилизованный вариант служебной стоянки в Софии – не вся обочина, а лишь два внятно обозначенных места для служебных автомобилей.

Воровства в Греции нет, поэтому отдыхающие совершенно спокойно оставляют зонтики, шезлонги и прочее снаряжение ночевать прямо на пляже.



Простая история

Ни высокого происхождения, ни красивых легенд – обычная рабочая биография… По проселкам и разбитым шоссе на «козлике» проехал Сергей Канунников. Через видоискатель за ним наблюдал Александр Батыру.

Опаздываю в район! Там опять совещание партхозактива. Предстоит преодолеть несколько десятков километров по тому, что в наших широтах называют дорогами. Хорошо, «газик» почти новый, не подведет…

НА ДВА ФРОНТА

Открываю узенькую дверку (кстати, задние и передние одинаковые – унификация!). В памяти сразу всплывают кадры из фильмов детства: бескрайние целинные поля, терзаемые вьюгой или играющие высокой пшеницей, и высокий статный председатель, скажем, Фома Гордеич, – строгий, но мудрый, редко, зато широко улыбающийся. А вот и другой эпизод: пограничный наряд спешит отловить коварного нарушителя. Исход противостояния заранее известен, но на интересе зрителей это не сказывается…

Для поездки зимой одеваться по нынешней моде – непростительное легкомыслие. Печка-то в машине вполне приличная, но греет только на ходу – вентилятора нет. К тому же из салона, укрытого брезентом, через многочисленные щели прекрасно просматривается улица.

Но тот, кто ездит на «газике» (даже на заднем сиденье – здесь, в ГАЗ-69А, оно, кстати, нормальное, не продольные лавки, как в обычном 69-м), всегда готов к любым тяготам и лишениям, воинской ли службы или той, где ведут «битву за урожай». Поэтому привык пролезать в узенькую дверку (вылезать, кстати, еще сложнее) и втискиваться между дерматиновым сиденьем и холодным пластмассовым рулем не только в шинели и телогрейке, но иногда и в тулупе. Педалью газа, почти прижатой к мощному тоннелю кузова, бывалые оперировали кто в сапогах, кто в валенках. А я и в обычной, гражданской обуви с непривычки давлю сначала... на тоннель.

Но сперва надо вытащить кнопку воздушной заслонки (помните, что это такое?) и исхитриться правой ногой нажать очень высокую педаль стартера. Прогревшись, нижнеклапанный мотор – аналог «победовского» – работает степенно и ровно. Освоиться со сцеплением вовсе не сложно, хотя усилие, конечно, серьезное – мужское. А вот включение передач в известной мере эталонное. Мы уже стали забывать, какими короткими и четкими были ходы



рычага, когда он входил непосредственно в коробку. Несинхронизированная первая для беззвучного включения требует навыка. Зато у освоивших это нехитрое ремесло есть небольшой повод для гордости. Тормоза? Как почти у всех машин того времени. Сначала длиннющий свободный – без сопротивления – ход, и вот нога, наконец, чувствует серьезную преграду, а машина без рвения, очень неохотно начинает замедляться. Для жизни, к которой готовили бойца двух фронтов, нормально…

Совсем уже опаздываем! Пятидесятисильный мотор разгоняет «газик» резвее, чем я предполагал. Околица позади, до шоссе ехать проселком.

РАЙОННЫЕ БУДНИ

«Газик» с включенным передним мостом и «газик» без оного – абсолютно разные автомобили. В варианте 4x2 на снежно-ледяном проселке лучше не останавливаться. Чуть небольшая горка или снег повыше – не тронемся. А если и удастся, серьезная с виду машина фривольно закрутит кормой. Зато в полноприводном варианте автомобиль преодолевает бездорожье с упорством медведя, не насытившегося перед спячкой. Если включить первую пониженную (по инструкции скорость не больше 10 км/ч!), можно заезжать и в совсем страшные с виду сугробы. Только надо быть готовым к тому, что поворачивает машина с включенным передним мостом, но без всяких







Сзади в ГАЗ-69А нормальное (относительно!) сиденье и двери.

Солдату и крестьянину подробно разъяснили премудрости управления трансмиссией. Тем более что в те времена словосочетание «освоить автомобиль» еще не вызывало иронии.

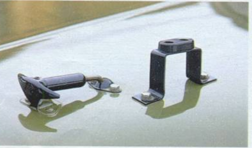
Справа и слева от спидометра – наружные лампочки подсветки. Изнутри приборы не освещались!



Багажником это можно назвать с натяжкой. Да и инструмент необычный, отчасти даже грозный.

Фара-искатель – для жизни, которой предстояло жить машине, опция вовсе не лишняя.

Упор и фиксатор для опускающегося на капот ветрового стекла.



блокировок очень уж неохотно. Ни о каком быстром маневрировании не может быть и речи!

По ровному проселку можно спокойно держать скорость 50 и даже 60 км/ч. Но тут и понимаешь: «козликом» машину прозвали не для красного словца. Инстинктивно сильнее сжимаешь руками руль, чтобы не улететь с сиденья и не треснуться головой о поперечину тента, нога соскальзывает с педали акселератора. Ну... козел! Но в этом слове нет ничего ругательного! Тем более с деревенской точки зрения. Коза, пусть и своенравна да прыгуча, дает молоко. Ну а козел участвует в производстве козлят.

Выпрыгнули на шоссе, а здесь вполне можно идти со скоростью 70–80 км/ч. Но и в таком, учебном по нынешним временам, режиме эмоций хватает. Шум от мотора и трансмиссии (какие уж там зубастые шины!) приучает к вырабатыванию командного голоса и общению с попутчиками на повышенных тонах. На прямой машина стоит на удивление крепко, а вот в поворотах надо быть предельно осторожным. Дело не только в кренах. За поворотом руля своенравный «козлик» следует очень неохотно и медленно. А нащупывать траекторию баранкой с таким люфтом (не неисправность, норма!) – занятие отчасти увлекательное, однако не всегда безопасное.

ПРЯМАЯ ПЕРЕДАЧА

ГАЗ-69 и -69А стояли на конвейере почти 20 лет – от эпохи холодной войны до времен «разрядки и мирного сосуществования двух систем». Кстати, эта машина как раз из того мира – 1971 года выпуска.

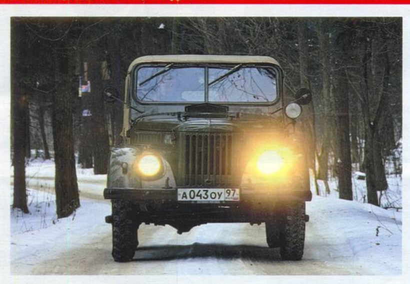
Конечно, в первую очередь «газик» делали для армии, которая вновь собиралась сражаться, на сей раз с бывшими союзниками. Потом уже шли колхозники, геологи и строители, для которых такой автомобиль подчас тоже был единственным, способным помочь, а иногда и спасти. Ну а тот, кто ездил на «газике» с шофером, в глазах окружающих уже добился определенного положения в колхозно-совхозном, а то и в районном масштабе!

Сегодня, глядя на эти «железистые» двери и грубый тент, на спартанские сиденья, ощущая неподатливость органов управления, трудно поверить, что ульяновские машины продавали в 22 страны! Конечно, большинство этих государств не занимали на автомобильной карте мира ключевых позиций. Тем не менее, помимо братьев по социалистическому лагерю, ГАЗ-69 покупали, скажем, братья Марторелли, сбывавшие их в Италии.

На одной из табличек, украшающих приборную панель, третья передача названа подзабытым ныне эпитетом «прямая». Очень хорошее определение характера 69-го! Он поразительно похож на председателя из тех старых фильмов – честный, говорит, что думает, работает много, хлюпиков не терпит. Звезд с неба не хватает, университетов и академий не оканчивал. То, за что берется, делает добросовестно, чего не может – доверяет агроному или образованной учительнице. Если с таким найти общий язык, будешь чувствовать себя спокойно и надежно, как за каменной стеной. Про таких обычно писали и снимали простые истории… **ЗР**

Редакция благодарит за предоставленный автомобиль Дмитрия Октябрьского, музей «Моторы Октября» и реставрационную мастерскую «Олдтаймер сервис».

РАБОЧИЙ, КРЕСТЬЯНИН, СОЛДАТ

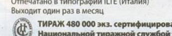


Восьмиместный ГАЗ-69 и пятиместный ГАЗ-69А выпускали в Горьком с 1952 года. Прототипы носили имя «Труженик». По двигателю (2,1 л, 52 л.с.) и трехступенчатой коробке передач автомобиль максимально унифицирован с «Победой» ГАЗ М-20.

С 1954 по 1972 год автомобили выпускали в Ульяновске. На капоте была выштамповка УАЗ, однако официально машины обозначались по-прежнему аббревиатурой ГАЗ. На часть экспортных автомобилей ставили 2,4-литровые моторы мощностью 62 и 66 л.с. На базе ГАЗ-69 создали прототипы ГАЗ-69Б и ГАЗ-19 (последний – с приводом лишь на задние колеса) с цельнометаллическим кузовом; аналогичные полноприводные машины ТА-24 в небольших количествах выпускали в Тарту. По лицензии ГАЗ-69 делали в КНДР и Румынии (АРО-461).

За рулем
№04 2009 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 934-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Петр Меньших
EDITOR-IN-CHIEF Peter S. Menshikh
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Вячеслав Субботин, Антон Чуйкин
ОТВЕТСТВЕННЫЙ СЕКРЕТАРЬ
Аркадий Алексеев
ШЕФ ПО ТЕКСТУ
Владимир Аркуша
СОВЕТНИКИ
Марк Тилевич, Норберт Хобхан
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Сергей Канунников (зав. отд.), Денис Арутюнян, Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский, Сергей Клочков, Сергей Мишин, Юрий Нечетов, Максим Сачков, Анатолий Фомин
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ
Владимир Соловьев (зав. отд.)
ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ
Анатолий Сухов (зав. отд.), Евгений Борисенков, Александр Добин, Геннадий Емелькин, Игорь Козлов, Эдуард Коноп, Андрей Сидоров
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.), Максим Приходько, Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 608-30-27
СПОРТ И ТЮНИНГ
Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев, Вадим Никишев
ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ
Михаил Колодочкин (зав. отд.), Алексей Воробьев-Обухов, Максим Гомянин
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (главный художник), Олег Воеводов (графика), Александр Батыру, Александр Кульнев, Георгий Садков, Константин Якубов (фотокоры), Евгений Ветохин (цвет)
РЕКЛАМНОЕ БЮРО "ЗА РУЛЕМ"
Степан Кузьменко (директор), Сергей Долгин, Александр Мухин, тел. (495) 363-47-27
ИНТЕРНЕТ-ПРОЕКТЫ
Семен Шадрин (495) 961-11-59
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Евгений Теременко, Геннадий Алидин
тел. (499) 267-30-65, 261-71-81
Формат 207х270 мм.
Отпечатано в типографии ILTE (Италия)
Выходит один раз в месяц


ТИРАЖ 480 000 экз. сертифицирован Национальной тиражной службой

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин
Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. 607-27-33, факс 737-43-07
E-mail: info@zr.ru, веб-сервер: http://www.zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany
Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 38 рублей, МАП «Почта России» – от 38 до 58 руб., розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания у Роспечати на полгода 70321, на год 72390, МАП на полгода 99122.

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:



Воздушные приключения

Купе-кабриолеты, массовый выпуск которых первой освоила компания «Пежо», приобрели огромную популярность: счет идет на сотни тысяч. Новинка этой весны – «Пежо-308CC».



Корабль викингов

Чего другого, а самобытности марке СААБ не занимать – в этом снова убедился наш испытатель, опробовав универсал «9-3 Аэро XWD».



Горячий ветер

Путь в Россию держит «Фольксваген-Сирокко», спортивное купе на базе «Гольфа».
На подходе и обновленная «Шевроле-Нива»: насколько серьезны изменения?



Пусть дешевый, зато новый

«Лада-Приора» и «Шевроле-Ланос» укладываются в диапазон 300–350 тыс. руб. В чем сильные и слабые стороны той и другой машины?





Авторынок работает без выходных

Какой «Ситроен-С4» выбрать? Как обслуживают «Волгу» на ее родине, в Нижнем Новгороде? Не страшно ли покупать самую дешевую на рынке машину? Ответы дают эксперты ЗР.

Знакома только эмблема

Пожалуй, впервые техцентр ЗР провел тест-ремонт машины с американскими корнями: речь, как вы догадались, о «Волге-Сайбер». Своими силами ставим парктроник на «Форд-Фокус».

Сапоги-скороходы

Шины, предназначенные для мощных и скоростных машин, выбирают особенно придирчиво. Подсказки – в шинном тесте ЗР. В рубрике «Экспертиза» исследуем чудо-препарат «Супротек».



Не страшна нам дорога любая

Отмечая День Победы, нельзя не вспомнить о машинах, верой и правдой послуживших на дорогах войны. Испытатель ЗР сел за руль полуторки-фронтовички ГАЗ-АА.





Кроссовер и спорткар, снегоход и квадроцикл

Что общего между ними? Конечно, способность быстро ехать по снегу. Какой машине это удается лучше, выяснилось на трассе «Гонки звезд «За рулем» в Тушино.

Поправка В ЗР, 2009, № 2 на с. 60 в перечне технических характеристик следует читать: «Двигатель: дизельный, Р4, 16 клапанов». На с. 96 внизу приведено неверное соотношение массы и мощности. Правильное – 3,6 кг/л.с. Приносим извинения читателям.